



cargorail.ch

Alternatives aux  
propositions du  
Conseil fédéral

# FRET FERRO VIAIRE 2050

# PRENDRE LA PAROLE

Chère lectrice, cher lecteur

2050: pour certains, c'est un avenir lointain, mais pour le monde ferroviaire, c'est juste le présent de demain. À la VAP, nous œuvrons pour un transport de marchandises durable par rail. Cela englobe l'infrastructure avec ses sites logistiques, l'exploitation, les finances; et cela concerne bien évidemment tous les modes de transport. Ces facteurs ont une importance cruciale pour l'approvisionnement de la Suisse: l'actualité politique en est la preuve.

Dans quelle direction le fret ferroviaire doit-il évoluer? Pour répondre à cette question, il faut commencer par procéder à une analyse transparente de l'état des lieux sans préjuger des résultats. Le fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire, souvent assimilé au trafic par wagons complets, se caractérise par un quasi-monopole et est financé indirectement avec l'argent des contribuables. Nous ne pouvons pas nous permettre d'extrapoler simplement ce modèle dans l'avenir.

Il faut débattre de cet avenir en se fondant sur des faits. Nous avons besoin de chiffres de référence en matière de sécurité d'approvisionnement, de flexibilité, de durabilité et notamment d'autofinancement qui soient à la hauteur des exigences de 2050. Ainsi, il ne faut pas accepter l'absence d'autofinancement d'un système sans avoir des chiffres validés, comme le fait le rapport de l'Office fédéral des transports OFT sur le fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire<sup>1</sup>.

Nous considérons ce rapport comme le début du débat historique sur le fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire qu'il est urgent de mener; nous ne le considérons pas comme sa conclusion et encore moins comme une base de décision. Nous préconisons un débat autocritique et sans tabous. Pour ce faire, nous devons toujours avoir une vue à 360° de tous les aspects: évolutions passées, besoins présents et défis futurs. Cette vision panoramique nous aidera à éviter de répéter les erreurs et à tirer parti des chances que nous offre l'avenir.

Celles-ci découlent de la digitalisation, comme par exemple le projet actuel de couplage automatique digital (DAC), qui permet des échanges de données porteurs d'avenir et une commande moderne des trains. Qui plus est: la transformation numérique du fret ferroviaire va de pair avec des plateformes de données modernes, des processus nouveaux pour l'ensemble de la création de valeur et des modèles commerciaux novateurs.

Désireux de voir se nouer un dialogue constructif, nous invitons tous les acteurs à construire et organiser conjointement un avenir durable pour le transport ferroviaire de marchandises.

Dr. Frank Furrer  
Secrétaire général  
VAP Association des chargeurs

---

<sup>1</sup>«Future orientation du transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire», rapport du Conseil fédéral donnant suite au postulat 21.3597 de la CTT-E, 10 mai 2021.

# POSER DES QUESTIONS ET DES JALONS

*Dans un monde soumis à des cadences élevées, où les données sont le moteur de toute chose, les acteurs politiques et économiques ne peuvent prendre des décisions de longue portée que s'ils posent des questions et s'appuient sur des réponses étayées. Nous nous proposons de donner ici des impulsions initiales en soulevant quelques questions clés.*

- Au cours des 20 dernières années, quelles ont été les avancées concrètes – par exemple en termes de subventions allouées, d'augmentations de prix, de nombre de points de desserte et de postes de travail dans le trafic par wagons complets?
- Pourquoi les aides financières sont-elles versées aux entreprises de transport ferroviaire (ETF) et non, comme dans le trafic de transit, si performant, aux chargeurs?
- Comment la vitesse moyenne d'un train de marchandises a-t-elle évolué depuis l'an 2000?
- Quels sont exactement les chiffres clés de l'autofinancement? Comment les postes des dépenses et des recettes directes et indirectes ont-ils évolué durant les dernières années?
- Pourquoi la Confédération, propriétaire de CFF Cargo, s'implique-t-elle dans le fret ferroviaire?
- Sur la base de quels faits le quasi-monopole qui régit actuellement le fret ferroviaire est-il considéré comme un succès? Pourquoi ce modèle commercial est-il aussi censé être le meilleur pour l'avenir? Et nous demandons une comparaison avec d'autres systèmes.
- Quels autres modèles convient-il de prendre en considération?
- À quoi ressemblera une stratégie de sortie, si le modèle actuel se solde par un échec? Selon quels critères cette stratégie sera-t-elle mise en œuvre? Comment en mesurera-t-on la «réussite»?
- Que pouvons-nous apprendre d'autres systèmes commerciaux performants comme railCare ou Cargo Domicile? Et pourquoi?
- Comment CFF Cargo imagine-t-il un modèle commercial performant dans le cas de figure où il n'y aurait pas de versement de subventions?
- À hauteur de quelle somme les actionnaires minoritaires participent-ils à l'assainissement de CFF Cargo?

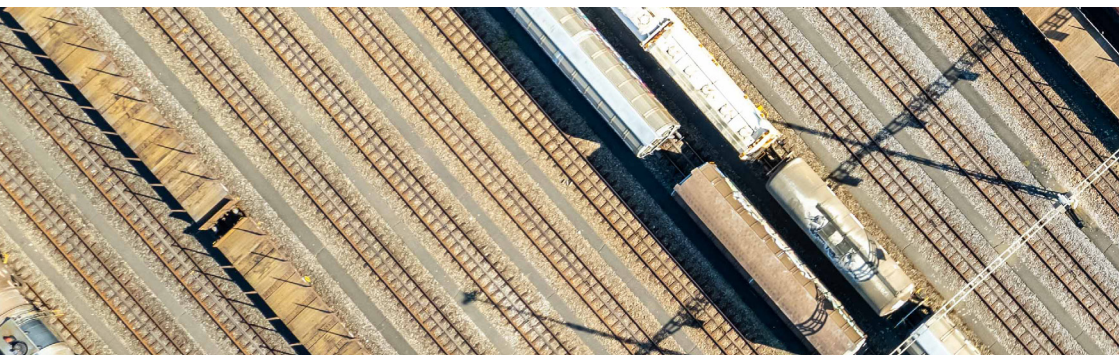
# UN CHANGEMENT DE PERSPECTIVE

*Les chargeurs, sociétés ferroviaires, logisticiens et entreprises des secteurs les plus divers de Suisse veulent changer le point de départ de notre avenir commun, celui d'une logistique de fret multimodale, et rompre avec les discussions-débats centrées sur le rail pour se pencher sur les besoins réels des clients et leurs défis.*

Nos membres utilisent aussi bien le fret ferroviaire que les transports routiers, la navigation rhénane et les pipelines. Combinés de manière judicieuse, tous les modes de transport assurent conjointement le bon fonctionnement de l'économie et de l'approvisionnement de la Suisse en produits. Le rail permet de

livrer de grosses quantités regroupées à un nombre de sites fixe. Dans le trafic intérieur, la desserte hautement flexible du territoire est assurée par des transports par des camions et des véhicules de livraison. Nos membres, qui utilisent cette multimodalité, ont donc les objectifs suivants:

- Jouir de conditions-cadres durables pour tous les modes de transport en fonction de leurs points forts respectifs.
- Pouvoir compter sur des chaînes logistiques multimodales englobant différents acteurs et fournisseurs qui fonctionnent de manière efficiente.
- Pouvoir recourir à des niveaux de repli correspondants.
- Disposer d'une plateforme numérique d'information durable offrant des variantes d'offres multimodales.
- Avoir une meilleure utilisation des ressources disponibles telles que les sillons, le matériel roulant ou le personnel.
- Savoir que CFF Cargo est à leurs côtés dans un nouveau rôle de partenaire et de tractionnaire important.



# POSER LES BASES

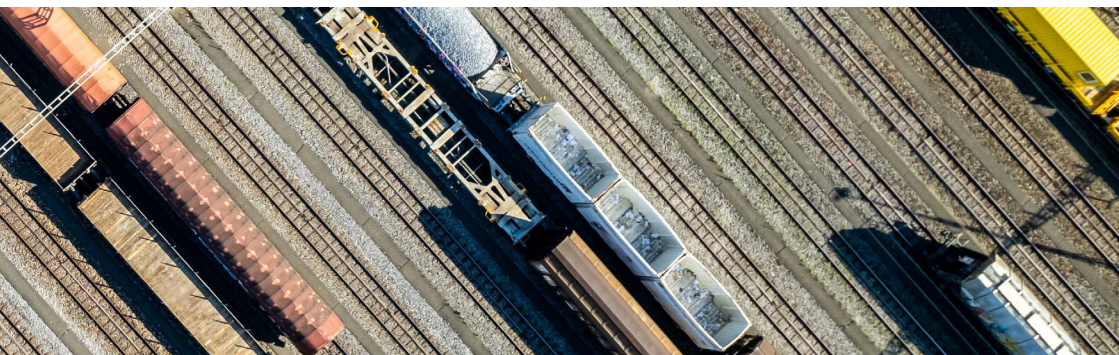
*Pour que le fret ferroviaire, devenu un marché libre et innovant, puisse s'acheminer vers un avenir prometteur offrant des chances de croissance, quelques éléments apparaissent indispensables. C'est pour les obtenir que nous œuvrons – or ils sont plus importants que jamais.*

## **Penser en multimodalité**

Les conditions-cadres, infrastructures et acteurs du marché doivent relier différents modes de transport pour obtenir une solution logistique efficiente. Ceci est particulièrement important pour utiliser de manière optimale les capacités de l'infrastructure et réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. La multimodalité rend l'approvisionnement moins vulnérable. Aucun mode de transport ne peut être considéré isolément ni ne doit être négligé. Les fermetures de lignes ferroviaires, les cataclysmes naturels ou les grèves interrompent les flux logistiques essentiels pour l'approvisionnement. Il est donc d'autant plus décisif d'avoir des alternatives présentant le maximum d'atouts écologiques et économiques.

## **Mettre à disposition une plateforme de données**

Le système de fret ferroviaire a de forts besoins de développement en matière de digitalisation, non seulement au sein des entreprises ferroviaires, mais aussi au niveau de tous les acteurs, jusqu'aux clients des entreprises de fret ferroviaire. À l'heure actuelle, il y a un manque d'informations pertinentes transparentes. Cela rend l'ensemble du système inefficace. Afin de relever ce défi, on devrait mettre en place une plateforme de données pour le fret, à l'instar de ce qui est envisagé dans le transport de voyageurs. En Allemagne, par exemple, on est sur le point de mettre en service une plateforme de données pour le trafic combiné non accompagné.



# POSER LES BASES suite

## Instaurer la «coopétition»

Le terme de «coopétition» désigne un principe de marché combinant coopération et compétition. Il influence les actions des acteurs du marché sans que ceux-ci coopèrent explicitement. L'aspect particulièrement intéressant pour le fret ferroviaire est qu'à un même niveau de création de valeur, on a ici une coopération ciblée (coopération horizontale), alors que les parties prenantes se font concurrence pour le produit final. La coopétition pourrait ainsi stimuler considérablement la concurrence par l'utilisation optimale des ressources comme les wagons, installations de transbordement, voies de raccordement et autres.



## Redéfinir les rôles

Maintenir le quasi-monopole sans aucune alternative n'aide pas à optimiser le système dans son ensemble au bénéfice du client ni à augmenter la part du rail dans les chaînes logistiques multimodales. Nous avons besoin d'un système de fret ferroviaire au sein duquel chaque acteur du marché assume ses tâches, ses compétences et ses responsabilités en fonction de ses points forts. Dans ce scénario, CFF Cargo conserve sa fonction importante de tractionnaire, avant tout pour la desserte du dernier kilomètre.

# CRÉER DE LA VALEUR AJOUTÉE

*L'objectif de l'actuel débat politique et économique devrait être de s'orienter vers un système de fret ferroviaire commercialisable. Celui-ci profiterait dans l'avenir à l'ensemble des acteurs du marché, en premier lieu à la Suisse en tant que société et que site économique.*

- **Les clients des entreprises de fret ferroviaire** bénéficieraient d'une orientation client, qualité, innovation, capacité de multimodalité, sécurité d'approvisionnement meilleures, ce qui générerait de plus grandes parts de marché pour les entreprises de fret ferroviaire.
- Grâce à des plateformes et technologies ultramodernes, **les acteurs du fret ferroviaire** pourraient redéfinir leur rôle et apporter avec leurs compétences fondamentales une contribution encore meilleure au système de fret ferroviaire.
- **Les contribuables** sauraient que l'argent de leurs impôts n'est pas utilisé pour l'exploitation, mais investi de manière ciblée dans l'infrastructure, que les capacités existantes sont mieux utilisées et qu'il est ainsi moins nécessaire d'étendre l'infrastructure.
- **L'environnement** profiterait d'une baisse des émissions de CO<sub>2</sub> (cf. motion «Transport ferroviaire de marchandises et contribution à la baisse des émissions de CO<sub>2</sub>» du président de la VAP Josef Dittli), d'un renforcement du soutien en matière de mise en œuvre des objectifs climatiques suisses et d'un accroissement de la sécurité dans le transport de marchandises dangereuses.
- **La société** disposerait d'un plus grand nombre d'emplois et d'une Suisse encore plus attrayante comme site économique et comme cadre de vie.





## AMORCER LE DIALOGUE

*Parlez avec nous du fret ferroviaire du futur.  
Nous nous réjouissons d'un débat constructif.*

Secrétariat général de la VAP  
Dr. Frank Furrer  
Ringlikerstrasse 70  
CH-8142 Uitikon  
+41 44 491 15 95  
[vap@cargorail.ch](mailto:vap@cargorail.ch)  
[www.cargorail.ch](http://www.cargorail.ch)