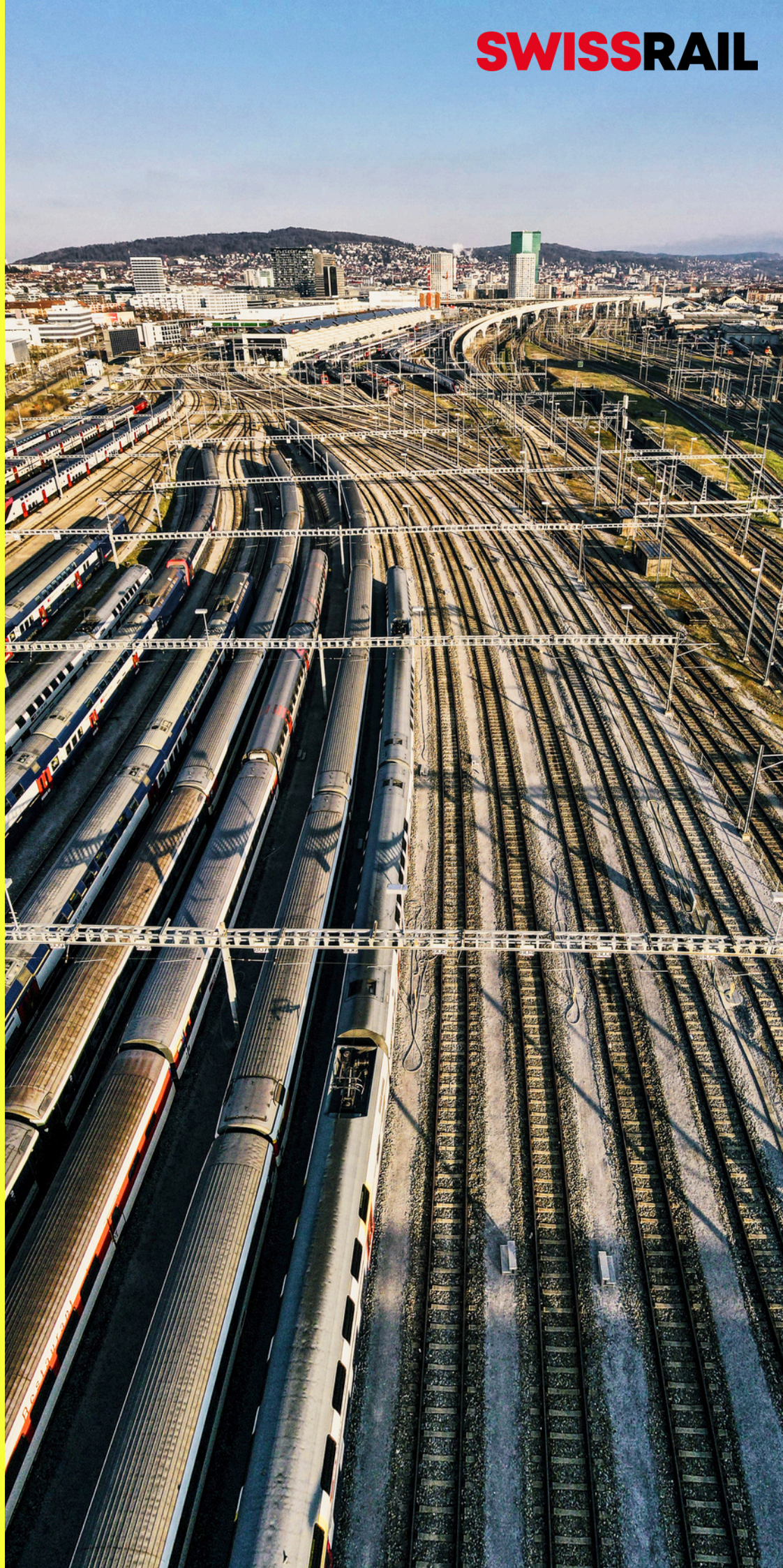


Prise de position Transports '45

SWISSRAIL



Conseiller fédéral Albert Rösti
Chef du Département fédéral
de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Berne, le 8 octobre 2026

Prise de position de Swissrail sur la gestion intermodale des besoins de mobilité : Transports '45

Monsieur le Conseiller fédéral Rösti,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position sur le projet relatif à la gestion intermodale des besoins de mobilité. Avec plus de 170 membres, Swissrail représente l'industrie ferroviaire et de la mobilité suisse. Nos membres développent, produisent et fournissent des prestations pour les transports publics en Suisse ainsi que sur les marchés internationaux.

Appréciation générale

Swissrail soutient l'orientation de Transports '45. La planification conjointe du rail, de la route et du trafic d'agglomération est pertinente. Elle facilite la coordination des offres et permet de mettre en évidence les interactions entre les différents modes de transport. Compte tenu de l'évolution future des besoins de mobilité et de l'économie, ainsi que de la contribution substantielle aux objectifs climatiques, l'entretien et le développement de l'infrastructure ferroviaire et des transports publics doivent rester prioritaires et continuer à être encouragés avec détermination.

Du point de vue de Swissrail, l'absence d'un concept d'offre à long terme constitue toutefois un problème pour le développement durable de l'infrastructure ferroviaire et des transports publics. La demande et l'utilité doivent être au centre des préoccupations : un concept d'offre solidement fondé pour le transport de voyageurs et de marchandises doit permettre de déterminer quelles infrastructures seront nécessaires à long terme et comment les différentes étapes d'aménagement doivent s'articuler entre elles.

Dans le même temps, l'infrastructure ferroviaire et des transports publics a besoin d'une perspective fiable à long terme : l'entretien et le renouvellement garantissent la qualité du réseau existant, tandis que des extensions ciblées permettent d'accroître les capacités là où la demande et les objectifs d'offre le nécessitent. Ces deux tâches doivent rester finançables et réalisables. Dans un contexte notamment marqué par la hausse des coûts, il est important de garantir le financement à long terme et de promouvoir des mécanismes permettant de réduire les facteurs générateurs de coûts.

La demande et l'offre comme fondements des investissements

Remarque concernant la traduction: ce texte a été traduit à l'aide de l'IA. Si vous deviez constater des erreurs, merci de nous en faire part.

La planification doit partir de la demande, passer par l'offre et aboutir à l'infrastructure. Il convient parallèlement de tenir compte du fait que des améliorations attrayantes et performantes de l'offre génèrent elles-mêmes une nouvelle demande et permettent ainsi un transfert supplémentaire du trafic vers le rail. Les extensions de l'infrastructure ferroviaire et des transports publics devraient continuer à reposer sur des concepts d'offre et d'exploitation détaillés pour le transport de voyageurs et de marchandises et présenter un bénéfice économique global aussi élevé que possible par rapport à leurs coûts, établi sur une base technique solide. Les projets clés (« éléments stratégiques du réseau ») doivent, avant toute décision, découler d'un concept global à long terme portant sur l'offre et l'infrastructure ferroviaires et de transports publics et démontrant leur pertinence. Les différentes étapes d'aménagement doivent s'appuyer les unes sur les autres et améliorer l'offre dans l'ensemble du système de transport. Des scénarios tenant compte de différentes évolutions des besoins de mobilité et des technologies permettent d'assurer la flexibilité nécessaire. Une planification à long terme est également importante pour l'industrie afin qu'elle puisse orienter en conséquence ses investissements dans le développement technologique, le personnel qualifié et les capacités de production, et mettre en œuvre les projets de manière optimisée en termes de coûts.

Le transport ferroviaire de marchandises fait explicitement partie de cette vision à long terme. Un nombre suffisant de sillons, des corridors performants ainsi que des installations de transbordement et de raccordement accessibles contribuent à la sécurité de l'approvisionnement et à la compétitivité de l'économie suisse.

En outre, la prise en compte de l'ensemble de la chaîne des transports publics, y compris des solutions multimodales intégrant le tram, le bus et les systèmes de téléphériques urbains, est essentielle pour garantir une offre attractive et doit être intégrée dans la planification à long terme. Ces solutions doivent être évaluées au regard de leur utilité en matière de transport, de leur potentiel d'amélioration de l'offre et de leurs coûts globaux ; la logique de financement propre à chaque mode de transport ne devrait pas écarter une solution économiquement avantageuse.

Financement

Le financement à long terme des infrastructures de transport constitue une force de la Suisse. En tant que représentante de l'industrie, Swissrail ne se prononce ni sur le niveau des différentes sources de financement ni sur le choix d'un instrument concret. Pour la mise en œuvre, il est essentiel que la planification, les marchés publics et la construction puissent être coordonnés de manière fiable sur de longues périodes. Le morcellement répété des phases de projet entraîne des coûts supplémentaires en raison des interruptions, des redémarrages et des interfaces additionnelles. Il complique également la planification efficace des ressources humaines qualifiées, des capacités de développement et des chaînes d'approvisionnement par l'industrie. Une limitation dans le temps du financement entraînerait donc une hausse des coûts du système.

Prendre en compte les coûts du cycle de vie dans les investissements et les marchés publics

Une décision d'investissement ne doit pas dépendre uniquement des coûts de réalisation. L'exploitation, la consommation d'énergie, la maintenance, le renouvellement et le démantèlement génèrent des coûts sur plusieurs décennies. Si ceux-ci sont pris en compte dès la planification et dans les marchés publics, les différentes variantes techniques peuvent être comparées de manière objective. Cet aspect est particulièrement important dans le système ferroviaire, où les produits sont utilisés pendant de longues périodes et

Remarque concernant la traduction: ce texte a été traduit à l'aide de l'IA. Si vous deviez constater des erreurs, merci de nous en faire part.

intégrés dans des installations existantes. Il est donc essentiel d'associer l'industrie à un stade précoce du projet et de discuter ensemble des risques, des facteurs générateurs de coûts et des conséquences de certaines exigences.

Les marchés publics devraient ainsi évaluer de manière transparente la valeur économique sur l'ensemble du cycle de vie. Cela favorise une concurrence fondée sur la qualité, la fiabilité et la réduction des coûts ultérieurs. Des exigences fonctionnelles et des interfaces ouvertes donnent aux entreprises la marge de manœuvre nécessaire pour proposer différentes solutions. Swissrail se tient volontiers à disposition en tant que plateforme d'échange avant les appels d'offres et publie les enseignements tirés de ces échanges en libre accès sur le site Internet www.swissrail.com/fr.

Réduire les coûts de l'entretien et du système global

L'augmentation des besoins financiers pour le maintien de la substance de l'infrastructure rend nécessaires des réductions structurelles des coûts. Il convient à cet égard de considérer l'ensemble de la chaîne de création de valeur : exigences et normes, conception des projets, marchés publics, fabrication, construction, exploitation et entretien. Les prescriptions techniques qui n'ont pas d'effet correspondant sur la sécurité, les performances ou la durée de vie génèrent des coûts évitables. Leur réexamen doit préserver les exigences pertinentes en matière de sécurité et démontrer les conséquences réelles d'une simplification.

La répartition des tâches entre les entreprises de transport et l'industrie doit également être examinée. Les décisions « make or buy » devraient être prises en fonction de l'acteur capable de fournir les prestations de manière plus économique sur l'ensemble du cycle de vie, à qualité égale. Lorsque la concurrence, la standardisation et les économies d'échelle produisent leurs effets, la fourniture industrielle de prestations peut permettre de réduire les coûts. À l'inverse, lorsque la responsabilité opérationnelle ou des connaissances particulières du système plaident en faveur d'une réalisation en interne, il convient également d'en tenir compte.

Des exigences stables, une gestion coordonnée et pragmatique des risques ainsi que des dossiers d'appel d'offres de qualité permettent de réduire les primes d'incertitude et les travaux supplémentaires. Une première contribution de Swissrail est le document de position de la jeune génération consacré à la réduction des coûts dans le système ferroviaire¹. Swissrail entretient par ailleurs un échange étroit avec l'Office fédéral des transports et l'Union des transports publics afin de développer et de mettre en œuvre des mesures visant à réduire la hausse des coûts du système. Swissrail approfondira sa position sur la réduction des coûts du système global dans un document distinct qui sera publié en novembre 2026.

Améliorer la collaboration dans les projets complexes et la numérisation

Les connaissances de l'industrie devraient être mises à profit dès les premières phases de planification, tant que les exigences et les approches de solution peuvent encore être examinées. Un dialogue avec le marché conforme aux règles de la concurrence avant l'appel d'offres permet de mieux évaluer la faisabilité technique, les conséquences en matière de coûts et les risques. Pour les projets complexes, le « design-to-cost », les modèles d'alliance ou d'autres formes comparables de collaboration peuvent être

¹ NextGen, « Réduction des coûts à l'échelle du système ferroviaire global », 2026 : https://www.swissrail.com/files/Swissrail_Pris-de-Position_NextGen.pdf

appropriés. Une forme de collaboration adaptée est particulièrement déterminante pour le succès des transformations numériques telles que l'introduction de l'European Train Control System (ETCS). Une compréhension claire des rôles, des coûts cibles transparents et une répartition appropriée des risques peuvent améliorer la planification et la mise en œuvre.

Cela vaut tout particulièrement pour la numérisation de l'infrastructure ferroviaire. Swissrail soutient la première tranche de financement prévue dans Transports '45 pour la mise en œuvre de la stratégie European Rail Traffic Management System (ERTMS), notamment la numérisation du réseau corridor par corridor et l'introduction de la signalisation en cabine. La numérisation peut permettre d'augmenter les capacités sur l'infrastructure existante et d'améliorer la stabilité de l'exploitation. Une mise en œuvre réussie constitue en outre une condition préalable à l'intégration à long terme du réseau ferroviaire suisse dans le système ferroviaire européen, ce qui permet à son tour de réduire les coûts futurs d'intégration, de faciliter l'introduction de nouvelles solutions et de renforcer la compétitivité de l'industrie suisse au niveau européen.

Cette transition concerne simultanément l'infrastructure, les véhicules, l'exploitation et l'homologation. Les entreprises de transport et l'industrie devraient donc clarifier conjointement et à un stade précoce les exigences techniques, les interfaces, les étapes de mise en œuvre et les risques. Pour les parties appropriées de la mise en œuvre, il conviendrait également d'examiner des modèles de collaboration fondés sur une approche des risques afin de réduire les risques de calcul et les efforts de coordination, et ainsi de diminuer les coûts. La première tranche ne couvre pas entièrement la mise en œuvre de l'ERTMS à plus long terme. Une trajectoire de mise en œuvre transparente et fiable est nécessaire afin que les entreprises puissent développer les compétences et les capacités de production nécessaires et éviter des interruptions coûteuses.

Il est important de souligner que cette mise à niveau technologique constitue une condition préalable à d'autres étapes de numérisation. Les véritables gains d'efficacité et de capacité n'apparaissent que dans les applications telles que, par exemple, la gestion automatisée des circulations et de l'exploitation, la maintenance prédictive, la gestion des capacités fondée sur les données et les connexions multimodales. Il convient de les faire progresser de manière ciblée afin de répondre à long terme à la hausse de la demande de mobilité.

Renforcer le marché intérieur suisse et la capacité d'exportation

La pérennisation à long terme de l'infrastructure ferroviaire suisse revêt également une grande importance pour la force exportatrice de l'industrie ferroviaire et de la mobilité. Pour les membres de Swissrail, le système ferroviaire et de transports publics suisse constitue un marché de référence important : environ 95 % d'entre eux exercent des activités d'exportation, leurs systèmes, produits et services sont utilisés dans plus de 110 pays, et la valeur ajoutée générée par les exportations contribue de manière importante à la prospérité de la Suisse.² Un réseau entretenu de manière fiable et développé de façon ciblée permet de tester de nouvelles solutions dans des conditions réelles d'exploitation. Lorsqu'elles font leurs preuves en Suisse, elles peuvent également être déployées à

² Swissrail, « Importance économique de l'industrie suisse des transports publics et de ses exportations », 2025 : <https://www.swissrail.com/fr/themen/etude-2025-exportation-transports-publics>

l'international. Inversement, les expériences acquises à l'étranger contribuent au développement du système suisse.

Pour que ce cercle vertueux fonctionne, les gestionnaires d'infrastructure et l'industrie ont besoin d'une perspective de planification à long terme ainsi que des meilleures conditions-cadres possibles. Des dialogues précoces avec le marché, des possibilités d'essai appropriées et le soutien à l'innovation contribuent à développer des solutions qui améliorent l'offre en Suisse tout en garantissant la compétitivité de l'industrie à l'étranger. Le maintien des compétences en Suisse grâce à la promotion de la formation initiale et continue, ainsi que le développement de méthodes de collaboration innovantes pour la mise en œuvre de projets complexes, sont essentiels pour renforcer les interactions entre le système suisse et l'expérience et les succès de l'industrie sur le marché mondial.

Garantir à long terme l'infrastructure ferroviaire comme facteur d'implantation

Enfin, un système ferroviaire et de mobilité performant, dont la qualité est garantie à long terme, constitue une référence pour les entreprises suisses. Nous observons de plus en plus que des entreprises étrangères ouvrent un établissement en Suisse afin de pouvoir être associées, sur le marché mondial, au système ferroviaire et de mobilité suisse.

Une infrastructure ferroviaire performante et fiable est essentielle pour l'accessibilité de la Suisse et de ses régions économiques. Son haut niveau de fiabilité constitue un avantage décisif pour l'implantation des entreprises. En outre, le secteur des transports publics génère une utilité économique qui contribue de manière substantielle à la prospérité de la Suisse.³ Le transport ferroviaire de marchandises renforce également la sécurité de l'approvisionnement ; pour certaines marchandises, le rail est particulièrement important en raison de leur quantité, de leur poids ou des exigences de transport. Enfin, le transfert des personnes et des marchandises de la route vers le rail constitue un objectif politique bénéficiant d'un soutien sociétal et contribue à la protection des Alpes et de la nature ainsi qu'à la réalisation des objectifs climatiques de la Suisse.

Pour que ces prestations puissent continuer à être fournies à long terme, la qualité et la fiabilité de l'infrastructure ferroviaire existante doivent être garanties. L'entretien et le renouvellement sont donc prioritaires ; l'augmentation des besoins financiers correspondants doit être intégralement prise en compte dans la planification à long terme. Donner la priorité à l'entretien par rapport à l'extension ne signifie toutefois pas renoncer aux extensions. Lorsque l'évolution des besoins de mobilité, les goulets d'étranglement en matière de capacité et un concept d'offre solide le justifient, l'infrastructure doit être développée de manière ciblée.

Conclusion

Swissrail soutient Transports '45. Le maintien de l'infrastructure existante et son développement en fonction de la demande doivent reposer sur un concept d'offre à long terme. Pour l'industrie, des conditions de mise en œuvre fiables, la prise en compte des coûts du cycle de vie et une collaboration précoce dans les projets complexes revêtent une importance particulière. Cela permet d'utiliser efficacement les moyens destinés à l'infrastructure ferroviaire et aux transports publics et de limiter les coûts du système dans son ensemble.

³ Litra, « Les TP – une composante clé de l'économie suisse », 2025 :

<https://litra.ch/fr/publication/etude-economique-2025/>

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération notre prise de position.

Meilleures salutations,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, connected strokes.

Christian Schnyder
Président

A handwritten signature in blue ink, featuring a prominent horizontal line with a stylized 'A' and 'H' integrated into the strokes.

Andreas Haas
Directeur

Remarque concernant la traduction: ce texte a été traduit à l'aide de l'IA. Si vous deviez constater des erreurs, merci de nous en faire part.