

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud



Stratégie CFF 2020

Texte CFF original

(version du 22.9.2015, transmise à la citrap-vaud par Philippe Gauderon)

Orientations stratégiques	Vision
Devenir plus conviviaux Développer un service porte-à-porte extrêmement simple. Améliorer notre reconnaissance envers la clientèle.	CFF – simple, personnel, mobile. Pour la Suisse
Améliorer le résultat, pérenniser le financement Renforcer la productivité et les taux d'utilisation pour assurer un chemin de fer compétitif à un bon rapport prix-prestations, réduire les coûts globaux du système, hiérarchiser les investissements, diminuer l'endettement, augmenter les recettes (si possibles sans mesures tarifaires).	
Renforcer la fiabilité du système ferroviaire intégré Assurer la ponctualité et la sécurité des prestations de transport, sur une infrastructure robuste, et garantir un conseil personnalisé, y compris en cas de perturbation.	
Nous concentrer sur le marché intérieur Assurer notre rôle de leader du marché suisse de manière résolue et coopérative et renforcer nos coopérations en trafic ferroviaire international.	
Innover de façon ciblée Tirer profit des nouvelles technologies et positionner les CFF comme intégrateur de mobilité en Suisse.	
Promouvoir une culture énergisante de la performance Fournir une prestation de premier ordre à notre clientèle grâce à des compétences tournées vers l'avenir et à la qualité du management et de la collaboration.	

Projet de la citrap-vaud

Les six orientations stratégiques se répartissent en trois objectifs majeurs (les véritables buts de l'entreprise), soit le trafic voyageurs porte-à-porte, la reconquête du trafic marchandises et le leadership ferroviaire en Suisse et vers l'étranger, suivis de trois outils subordonnés aux objectifs: un réseau robuste, un nouveau réseau et une entreprise solide financièrement.

1) Trafic voyageurs porte-à-porte

Participation majeure à un nouveau système de mobilité (sous l'égide de l'Union des transports publics, par exemple) intégrant toute la chaîne de déplacements: prise en charge du voyageur –et de ses bagages– de l'origine à la destination, en recourant aux divers moyens de transport, soit mobilité douce, covoiturage, taxi, Park&Ride, bus, tramway, chemin de fer, etc.

Gestion conviviale et intégrée de l'horaire cadencé, y compris la réservation des places (consultation, fourniture de l'horaire en ligne avec mention des perturbations), et de la billetterie (SwissPass généralisé, communauté tarifaire CH unique, tarification variable selon le tronçon et l'heure, tarification automatique avec lecture du titre de transport sans contact).

Equipement des gares orienté principalement vers les besoins des voyageurs, amélioration des circulations piétonnes.

Amélioration radicale du service à la clientèle (qualité de l'accueil, de l'information, et de la restauration).

2) Reconquête du trafic marchandises

Création d'un centre national de gestion du trafic transalpin, unifiant l'exploitation des axes Lötschberg–Simplon et Saint-Gothard.

Participation au renouveau du trafic ouest-est basé sur l'aménagement d'un réseau souterrain parcouru par des trains automatiques (projet «Cargo sous terrain», financement public-privé).

Gestion des wagons isolés et/ou des trafics spécifiques (betteraves, gravier, bois, etc.) déléguée à des compagnies privées suisses; collaboration avec Post Logistics pour le partage d'infrastructures.

3) Leadership ferroviaire en Suisse et vers l'étranger

Leadership sur le marché suisse pour le transport ferroviaire des voyageurs avec accent sur le réseau principal (voie normale).

Développement du trafic d'agglomération en étroite collaboration avec les cantons, délégation possible à des compagnies régionales.

Révision des partenariats sur le plan international (Lyria, etc.) avec accent sur le chemin de fer à grande vitesse comme concurrent de l'avion sur 1500 km, et relance du projet Trans Europ Express («Airbus du rail»).

Acteur majeur de la collaboration à l'échelon européen: harmonisation des horaires et de la billetterie, production industrielle du matériel roulant, recherche (attelage automatique, nouveaux standards pour la signalisation, etc.).

Analyse de la pertinence d'une compagnie européenne des chemins de fer.

4) Un réseau robuste

Aménagement d'une infrastructure robuste basée sur la séparation des trafics, la construction de tronçons nouveaux à géométrie favorable destinée à diminuer la dépense d'énergie (pente modérée, par exemple) et développement de matériel roulant léger (poids par essieu limité).

Amélioration de la recherche et de la formation en matière ferroviaire: collaboration avec EPF et HES, création d'un centre de recherche CFF, etc.

Lancement de projets novateurs (conduite automatique des trains, captage du courant sans fil, efficacité énergétique, etc.).

5) Vers un nouveau réseau

Planification du réseau principal selon les trois étapes de la stratégie du Conseil fédéral (Cadence, Fréquence, Vitesse) en parallèle à la compilation des projets régionaux par l'OFT dans le cadre FAIF/PRODES.

Cadence (horizon 2020): horaire cadencé intégral idéal, avec des temps de parcours inférieurs à l'heure entre les noeuds.

Fréquence (horizon 2030): cadence à 30 minutes sur les grands axes et 15 minutes dans les centres urbains; aménagement de tronçons nouveaux, compatibles avec l'étape Vitesse, là où la capacité l'exige.

Vitesse (horizon 2050): accélération des déplacements sur l'axe ouest-est (Genève–Saint-Gall) avec des temps inférieurs à la demi-heure entre noeuds.

6) Une entreprise qui gagne

Renforcement de la productivité et du taux d'utilisation: meilleure exploitation du réseau hors des heures de pointe par tarifs plus bas (abonnement général dès 9h00, tarification variable acceptable pour les usagers, fidélisation de la clientèle par bonus sur miles, etc.).

Réduction des coûts: diminution du coût des investissements (privatisation de certains investissements, délégation du trafic régional aux régions –comme RegionAlps– et du trafic par wagons isolés aux compagnies privées, etc.), aménagement du réseau en fonction d'une diminution des coûts (pente modérée, poids par essieu limité, etc.), réalisation de lignes complètes au lieu du fractionnement en étapes.

Diminution de l'endettement: réexamen de l'ingénierie financière (partenariat public-privé, emprunts publics, fonds d'infrastructure, fonds souverain, etc.).

Augmentation des recettes: nouveau transport porte-à-porte, location et vente de biens immobiliers dans les gares et leurs périphéries (friches industrielles), amélioration du taux d'utilisation hors des heures de pointe, nouvelles relations à grande vitesse.

Daniel Mange et Eric Loutan
citrap-vaud.ch
21 décembre 2015