



Trafic marchandises: réorientation garantit transport écologique et emplois

**Le trafic marchandises CFF ne peut survivre que s'il se réoriente. Cet article examine les principaux aspects et impacts, notamment pour le Tessin.**

© 22.07.2025 | 🔄 03.09.2025 | Texte: SBB/CFF/FFS | Photos: SBB/CFF/FFS

## L'essentiel en bref

- Avec sa réorientation, le trafic marchandises des CFF garantit à long terme un trafic fret respectueux de l'environnement en Suisse, et préserve ainsi des emplois.
- Cette transformation est nécessaire: le trafic marchandises des CFF affiche un déficit annuel de 80 millions de francs. Il doit pourtant devenir financièrement autonome, car il ne relève pas du service public.
- À l'échelle nationale, environ 65 emplois seront supprimés d'ici fin 2025, dont 40 au Tessin. Au Tessin, il n'y aura toutefois pas de licenciements. Les CFF assument leur responsabilité d'employeur au Tessin et tiennent leur promesse : une solution conforme à la CCT sera proposée à l'ensemble des 40 collaboratrices et collaborateurs concernés au Tessin.
- Le trafic combiné en Suisse se concentre sur l'axe nord-sud.
- L'objectif de transfert concernant le trafic de transit reste d'actualité malgré la fin prématurée de la chaussée roulante: Les CFF contribuent à augmenter le volume de marchandises sur le rail à long terme. Cela ne fonctionnera que si le trafic marchandises peut fonctionner de manière efficace et rentable.

## Situation initiale

Les CFF transportent des marchandises dans le respect du climat, dans des wagons isolés, des trains complets et dans le cadre du trafic combiné (TC). Aujourd'hui, le trafic marchandises des CFF est dans le rouge. L'année dernière, il a enregistré une perte de près de 76 millions de francs. En outre, les locomotives et les wagons sont obsolètes. L'objectif est que le fret ferroviaire devienne financièrement autonome, comme le demande la Confédération (en tant que propriétaire). En Suisse, le trafic marchandises n'est pas une offre de service public. Avec un trafic marchandises financièrement sain, le transport écologique de marchandises par rail est également assuré à long terme.

Le concept Suisse Cargo Logistics présenté en 2022 en constitue le cadre (pour plus d'informations, consulter la [page Internet des CFF «Plus de rail pour plus de marchandises»](#)). Il prévoit que le chemin de fer transporte des marchandises lourdes sur de longues distances, en combinaison avec le trafic routier, là où la clientèle en fait la demande. Pour y parvenir, toutes les parties prenantes doivent apporter leur contribution: la Confédération (avec un subventionnement provisoire), la clientèle (avec des prix équitables en accord avec le marché) et les CFF eux-mêmes, qui doivent améliorer l'efficacité du fret ferroviaire et réduire leurs coûts. Dans cette optique, les CFF investissent dans des locomotives et des wagons modernes ainsi que dans l'automatisation, et procèdent à une réorientation complète du trafic marchandises.

## Réorientation du trafic combiné

Dans le cadre du trafic combiné, nous transportons des conteneurs, des conteneurs-citernes, des caisses mobiles et des remorques de camion par la route et le rail. Le transbordement route-rail se fait généralement à l'aide d'une grue dans un terminal de transbordement. Typiquement, le trafic combiné est utilisé pour transporter certaines marchandises telles que les paquets, les substances chimiques ou les biens de consommation. Le trafic combiné ne représente qu'environ 6% des prestations de transport de CFF Cargo Suisse. Actuellement, les CFF enregistrent un chiffre d'affaires de 18 millions de francs et une perte de 12 millions de francs en trafic combiné. Afin de garantir la rentabilité du trafic combiné conformément aux directives de la Confédération, les CFF réorientent ce dernier. En guise de première mesure concrète, les CFF mettent fin – tel que communiqué en mai 2025 (plus d'informations dans l'article [CFF News «Avenir du trafic marchandises: les CFF repositionnent le trafic combiné»](#)) – à l'exploitation de huit terminaux du trafic combiné dans toute la Suisse, et déploient pour 2026 la première relation du nouveau modèle de production optimisé au niveau des coûts, conformément au concept «Suisse Cargo Logistics». La navette sur l'axe nord-sud, très fréquenté, permettra de renforcer cette liaison transalpine entre Dietikon et Stabio et de tester la nouvelle offre. Dans le pire scénario, cette réorientation du trafic combiné entraînera la circulation de 70 trajets en camion supplémentaires par jour sur les routes, soit environ 20 000 par an. Aujourd'hui, on dénombre 30 millions de trajets en camion sur la route à travers la Suisse.

L'infrastructure allemande, de qualité actuellement mauvaise, et la hausse des coûts compromettent le trafic combiné européen qui traverse la Suisse, ce qui met SBB Cargo International et Hupac sous pression. Un nouveau modèle de production doit contribuer à rendre l'offre commercialisable.

### **Trains partenaires**

D'ici à la fin de l'année, les CFF mettront fin aux transports non rentables, en l'espèce les trains en transit pour CFF Cargo (trains partenaires). Les trains partenaires sont des trains que DB Cargo constitue en Allemagne en vue de leur transit vers l'Italie et que CFF Cargo Suisse achemine à travers la Suisse, d'une frontière à l'autre. DB Cargo reprend ensuite ces trains à Chiasso. Ces transports restent acquis au chemin de fer, une autre ETF s'en occupera. La poursuite du partenariat avec DB Cargo dans le domaine des transports d'importation et d'exportation en provenance et à destination de l'Allemagne n'est pas affectée par cette décision.

### **Réorientation du trafic par wagons complets isolés**

En trafic par wagons complets isolés (TWCI), des wagons avec différents expéditeurs et destinataires sont regroupés dans un même train. En général, les wagons sont chargés et déchargés au niveau d'une rampe (par exemple colis sur palettes, courrier postal, bouteilles d'eau minérale ou ciment). Depuis des années, les CFF enregistrent des pertes de plusieurs dizaines de millions de francs (2024: près de 76 millions de francs) Après la décision politique relative au soutien financier limité dans le temps concernant le trafic par wagons complets isolés, CFF Cargo Suisse élabore, en concertation avec ses grands comptes, un nouveau modèle de production orienté clientèle et optimisé en termes de coûts, afin de réaliser le plus grand nombre possible de transports sur un réseau efficace. Les répercussions du nouveau modèle de production sur le personnel ne sont pas encore connues.

### **Fin anticipée de la chaussée roulante**

En mai 2025, RAlpin SA – entreprise commune des CFF, de BLS et de Hupac – a également fait part de sa décision de cesser prématurément l'exploitation de la chaussée roulante fin 2025 et non fin 2028 (pour plus d'informations, voir le [communiqué de presse](#) «Die ‚Rollende Autobahn‘ wird Ende 2025 eingestellt.» (PDF, non accessible et en allemand)). Conçue comme une solution transitoire jusqu'à l'achèvement de la NLFA, la chaussée roulante a transporté environ 80 000 camions sur le rail en 2023, soit 7% de l'ensemble du trafic de transit combiné. Malgré des contributions de la Confédération, la poursuite rentable de l'exploitation est désormais impossible en raison de nombreuses restrictions inattendues frappant le réseau ferroviaire. L'objectif est de fidéliser au moins 50% de la clientèle sur le rail en trafic combiné non accompagné.

## Pourquoi les CFF suppriment-ils 40 postes au Tessin?



Les évolutions esquissées ont également des répercussions sur le personnel au Tessin, où une quarantaine de postes ne seront malheureusement plus nécessaires d'ici fin 2025. Conscients de leur responsabilité particulière, les CFF mettront en œuvre cette étape inévitable de manière socialement responsable.

Concrètement, aucun-e des quelque 40 collaboratrices et collaborateurs concernés au Tessin ne sera licencié-e. Dans ce cadre, les CFF se conforment à la CCT.

## Quelle sera la solution concrète pour les collaboratrices et les collaborateurs ?



Les CFF assument leur responsabilité d'employeur et tiennent leur promesse : une solution conforme à la CCT sera proposée à l'ensemble des 40 collaboratrices et collaborateurs concernés au Tessin.

Une solution a déjà été trouvée pour deux tiers des personnes concernées et une offre leur a été faite : au sein des CFF, ils rejoindront les divisions Infrastructure et Voyageurs au Tessin ou prendront leur retraite. Dans les semaines à venir, les autres collaboratrices et collaborateurs recevront des offres de passage à la filiale TILO. À titre d'alternative, les CFF proposent un engagement volontaire d'une durée limitée dans d'autres régions, où un besoin existe actuellement.

## Par rapport à la Suisse alémanique ou à la Suisse romande, le Tessin est plus touché par les suppressions de postes. Les CFF défavorisent-ils le Tessin?



Non, bien au contraire. Le canton reste une région importante tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises. Ces cinq dernières années, les CFF ont créé 260 emplois au Tessin. Ils continuent à investir dans la région, par exemple au travers de la construction des ateliers d'Arbedo-Castione, qui offriront plus de 360 emplois et 80 places de formation. Au total, les CFF emploient quelque 2200 personnes au Tessin.

## Une opposition se met en place au Tessin. Comment les CFF y font-ils face?



Les CFF prennent également très au sérieux les préoccupations de la population tessinoise et sont en relation avec les responsables politiques, les partenaires sociaux et les groupes d'intérêts. Ils comprennent les questions et les requêtes et sont conscients de leur responsabilité particulière au Tessin. Les CFF continueront à être un bon employeur, à proposer des emplois qualifiés, à assurer un trafic marchandises respectueux de l'environnement et à contribuer au transfert du trafic sur l'axe nord-sud.

C'est précisément pour cette raison que les CFF doivent moderniser le fret ferroviaire, conformément au mandat politique qui leur est confié et en étroite coordination avec les responsables politiques, les partenaires sociaux, les groupes d'intérêts et la clientèle. Les CFF sont conscients qu'ils doivent faire preuve d'encore plus de pédagogie au sujet de leur plan de transformation.

## Pourquoi les CFF n'exploiteront-ils plus que la liaison Dietikon–Stabio en trafic combiné et stopperont-ils l'exploitation de huit installations de chargement sur wagons en Suisse d'ici à la fin de l'année?



Actuellement, les CFF enregistrent pour le trafic combiné un chiffre d'affaires de 18 millions de francs et une perte de 12 millions de francs. Afin de pouvoir exploiter le trafic combiné de manière rentable, ils se concentrent sur l'axe nord-sud, qui bénéficie d'une forte demande. Grâce à un service de navettes – une relation de jour et de nuit par jour et dans chaque direction entre Dietikon (ZH) et Stabio (TI) –, ils y assureront deux fois plus de transports.

En revanche, les CFF n'exploiteront plus les terminaux non rentables, qui resteront toutefois utilisables par les entreprises de fret ferroviaire. En d'autres termes, les CFF n'y effectueront plus de manutention de marchandises de la route au rail dans le cadre de leur trafic combiné. Si la clientèle en fait la demande, les CFF continueront à desservir ces installations, qui sont par ailleurs accessibles à chaque entreprise de fret ferroviaire. Les CFF sont également en pourparlers concernant le maintien de l'exploitation de certains terminaux par des tiers. Ils sont en discussion avec La Poste au sujet de la poursuite de l'exploitation du terminal de Cadenazzo. La Poste a l'intention de louer le terminal de Cadenazzo et de l'exploiter en régie propre. À partir du mois de décembre, les CFF proposeront un train supplémentaire pour la Poste – cinq au lieu de quatre aujourd'hui.

## En vertu du concept Suisse Cargo Logistics, les CFF souhaitent développer le trafic combiné. Mais à présent, ils suppriment des liaisons de trafic combiné. C'est contradictoire, non?



Non, bien que cela semble l'être à première vue. Le modèle de production actuel du trafic combiné n'est pas compétitif et trop cher. Les CFF mettront en place dès 2026 la première relation du nouveau modèle de production optimisé sur le plan des coûts selon le concept «Suisse Cargo Logistics». La navette sur l'axe nord-sud, très fréquenté, permettra de renforcer cette liaison transalpine entre Dietikon et Stabio et de tester la nouvelle offre. Si les tests d'exploitation de cette navette s'avèrent concluants, les CFF développeront l'offre de TC dans toute la Suisse. Il faudra toutefois disposer pour cela de terminaux complètement différents par rapport aux équipements de transbordement actuels, qui affichent des capacités très réduites. Les terminaux existants sont bien trop petits, les voies, trop courtes et trop peu automatisées. Le concept Suisse Cargo Logistics nécessite des voies longues de 400 mètres et des grues entièrement automatisées pour transborder à grande échelle des conteneurs de la route au rail. C'est ce qui permet une exploitation rentable. Afin de garantir les surfaces nécessaires à cet effet et le financement des nouvelles infrastructures, les CFF sont en négociation avec la Confédération, les cantons et la clientèle potentielle.

En raison de la réorientation du trafic combiné et de l'arrêt de la chaussée roulante, on parle désormais de 100 000 camions supplémentaires chaque année sur les routes. Est-ce correct? 

---

Non. Le concept «Suisse Cargo Logistics» permettra de transférer chaque année près d'un million de trajets en camion sur le rail à partir de 2050. La réorientation du trafic combiné entraînera temporairement la circulation de 70 camions supplémentaires par jour sur les routes, soit environ 20 000 par an. Aujourd'hui, il y a environ 30 millions de trajets en camion sur les routes suisses.

En 2023, la chaussée roulante a transporté 80 000 camions sur les rails, soit seulement 7% du trafic de transit combiné total. L'objectif est de conserver au moins 50% des clientes et clients sur le rail dans le cadre du trafic combiné non accompagné et ainsi d'empêcher que leurs camions n'empruntent à l'avenir les tunnels du Brenner ou du Saint-Gothard.

En réduisant les coûts, les CFF étranglent-ils le trafic marchandises? 

---

Non, bien au contraire: ils le rendent rentable et en garantissent ainsi la pérennité. Ces dernières années, un réseau étendu a été exploité avec des prix constamment bas. Mais dans le même temps, les CFF ont perdu environ 30% en volume. En d'autres termes: une offre importante n'entraîne pas automatiquement plus de transports sur le rail. Compte tenu des déficits accumulés par le trafic marchandises ces dernières années, qui atteignent 1,3 milliard de francs, et d'une perte de près de 76 millions de francs l'année dernière, les CFF ne peuvent plus se permettre d'autres pertes. En Suisse, par volonté politique, le trafic marchandises n'est pas une offre de service public.

Par le biais de l'Initiative des Alpes, la population suisse a accepté l'inscription d'un objectif de transfert dans la Constitution. Les CFF veulent-ils contrecarrer cette politique de transfert? 

---

Non, bien au contraire. En tant qu'entreprise de fret ferroviaire, les CFF veulent accroître le nombre de transports sur les rails. La Confédération, en tant que propriétaire, attend que les CFF fournissent ces prestations en couvrant les coûts correspondants. Il existe un mandat de transfert modal uniquement sur l'axe transfrontalier nord-sud, mais pas en trafic marchandises intérieur. Le trafic marchandises est un marché libéralisé et non un service public. Le Parlement fédéral l'a confirmé au printemps de cette année, à l'occasion de la modification de la loi sur le transport de marchandises.

Des rumeurs circulent, notamment concernant la fermeture envisagée des ateliers de Chiasso. Ces rumeurs sont-elles fondées?



---

Non. Une fermeture n'est pas à l'ordre du jour. Depuis 2023, de nouveaux ateliers sont exploités à Chiasso et permettent la maintenance de la flotte du trafic marchandises. Ces ateliers sont et demeurent importants pour les CFF.