



## Séance de la Commission des transports et des télécom- munications du Conseil national

Exposé de M. Dr. Dirk Stahl, CEO BLS Cargo SA



# 1 ° Situation de départ

## BLS Cargo assure une part importante de la politique suisse de transfert

- Actionnaires: BLS (52%), DB Schenker (45%), IMT (3%)
- Marché: trafic de trains complets en transit (90%), trafic national, pas de trafic de wagons isolés
- Stratégie: partenariats, flexibilité, productions transfrontalières
- Forte croissance entre 2001 et 2008 avec des résultats positifs
- Part du marché transit Rail (2010)
  - 44% Suisse
  - 59% Axe Lötschberg
  - 30% Axe Gothard



# 1 ° Situation de départ

**La crise économique et monétaire compromet la position du marché du Rail et de la politique de transfert. La politique et les exploitants d'infrastructure sont sollicités de manière décisive.**

## **Demande**



- Fluctuation de la demande en 2009 (-19%) et 2010 (+11%) en forte hausse. Défi pour le management des ressources.

## **Prix/coûts**



- Forte fluctuation des prix sur la route
- La forte valorisation du franc (+14%) entraîne des effets négatifs sur les revenus (€) et les charges (CHF) pour les chemins de fer suisses

## **Situation ETF**



- Mauvais résultats annuels 2009 et 2010
- Diminution des coûts et augmentation de l'efficacité
- Ajournement des investissements
- Hausse des prix dans le trafic de transit CH pour 2011

## 2° Politique de transfert

**Les instruments actuels de la politique de transfert ne permettent pratiquement plus d'améliorer la compétitive du rail**

### **Libéralisation TMR**

- Améliorations de la qualité, de l'internationalité et de l'efficacité des ETF déjà acquis
- Faible attractivité du marché pour de nouvelles ETF

### **Aménagements de l'infrastructure**

- Gains d'efficacité escomptés (notamment LN, TBL) non réalisés.
- Avantages possibles du TB Gothard qu'à partir de 2018. Lignes d'accès D, I non assurées pour les deux axes G et L

### **RPLP**

- Les 40 t pour poids-lourds compensent en grande partie l'effet d'incitation RPLP
- Le transit par la route n'est que faiblement touché par la situation monétaire €/CHF

### **Mesures d'accompagnement**

- Stabiliser les indemnisations du trafic combiné, peu de potentiels nouveaux

## 3° Exigences de la clientèle

La clé de la politique de transfert se trouve dans l'orientation de la clientèle à la politique des sillons

### Exigences de la clientèle aux ETF

### Implications pour la politique des sillons

#### Disponibilité



Capacités (de sillons) et horaires planifiables à long terme pour la construction de réseaux internationaux



- Disponibilités des sillons
- Priorisation des sillons
- Qualité des sillons

#### Efficacité Prix



Prix compétitifs en recul par rapport au trafic routier



- Prix des sillons

#### Flexibilité



Adaptation rapide des capacités  
Faibles coûts supplémentaires lors d'adaptations de prestations



- Conditions Commande et décommande de sillons

## 4° Sillons – Trafics voyageurs / marchandises

Le système mixte actuel trafic voyageurs (TV) / trafic marchandises (TM) en Suisse n'est possible qu'en raison de la priorisation du TV. Le TM ne peut pas remplir les exigences de la clientèle.

**Caractéristique  
du transport des  
marchandises  
sur rail**

- Faibles exigences au standard d'aménagement des lignes
- Priorité de second rang lors de la planification et la remise des sillons, ainsi que dans l'exploitation
- En partie, temps de parcours et itinéraires de détournement plus conséquents
- Optimisation de l'exploitation (points de changement d'exploitation) souvent difficile
- **Exemple:**  
Les avantages possibles par le TBL ne peuvent être obtenus que partiellement en raison de la capacité restreinte des sillons (nécessité de la double-traction au départ de Bâle).

## 5° Exigences à la politique des sillons

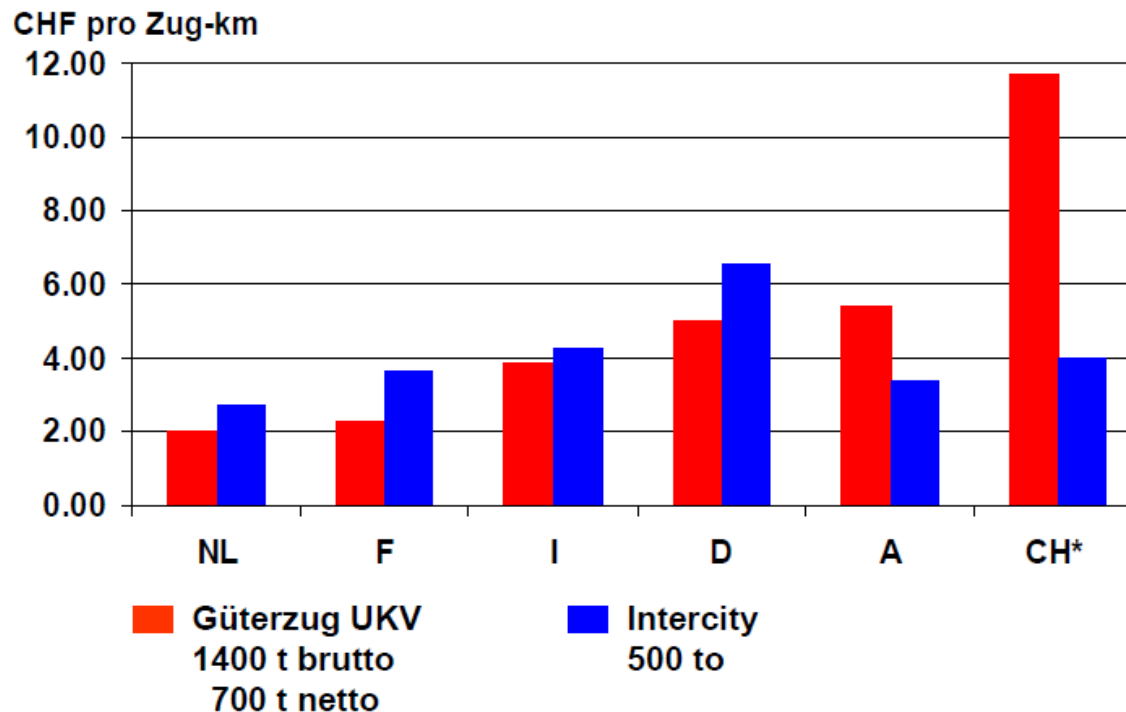
**Le trafic des marchandises doit être mieux positionné au niveau de la capacité, de la qualité et de la priorisation.**

**Facteurs de succès  
Politique  
des sillons**

- ✓ Introduction de plans d'utilisation de sillons à caractère obligatoire avec des objectifs d'utilisation des sillons de court à long terme (*p.ex. de la FINTP*), issus des règles prioritaires de la LCF et de l'ordonnance UE
- ✓ Adaptation des règles de priorisation sur les axes de transit (également selon l'ordonnance européenne du trafic des marchandises)
- ✓ Garantie des lignes d'accès NLFA sur territoires D et I
- ✓ Intégration plus active du TM dans le processus de planification pour une période de X+20 ans
- ✓ Le système doit garder une certaine capacité restante pour la flexibilité du trafic des marchandises
- ✓ Objectifs plus sévères du propriétaire quant à la qualité dans le trafic des marchandises

## 6° Prix des sillons

Malgré la contribution du TM au système mixte, le système des prix de sillons en Suisse charge le TM de façon absolue et comparativement entre TV/TM de loin plus fortement que dans le reste de l'Europe. Effet monétaire supplémentaire 2010!



\* UKV Schweiz: Volltarif ab 2011

Quelle: Studie zu einem neuen schweizerischen Trassenpreissystem, ETH, 2007

## 7° Exigences aux prix des sillons

Les prix de sillons doivent tenir compte des exigences et de la priorité de second rang du transport des marchandises sur le rail. Le SPS en 2013 doit répondre dans ce sens et non pas à des questions générales de financement de l'infrastructure.

### Alternative 1

#### Adaptation systématique de la

- capacité des sillons
- qualité des sillons
- priorisation du TM en transit et sur les lignes clés CH

**à celles du TV**

### Alternative 2

#### Compensation de la

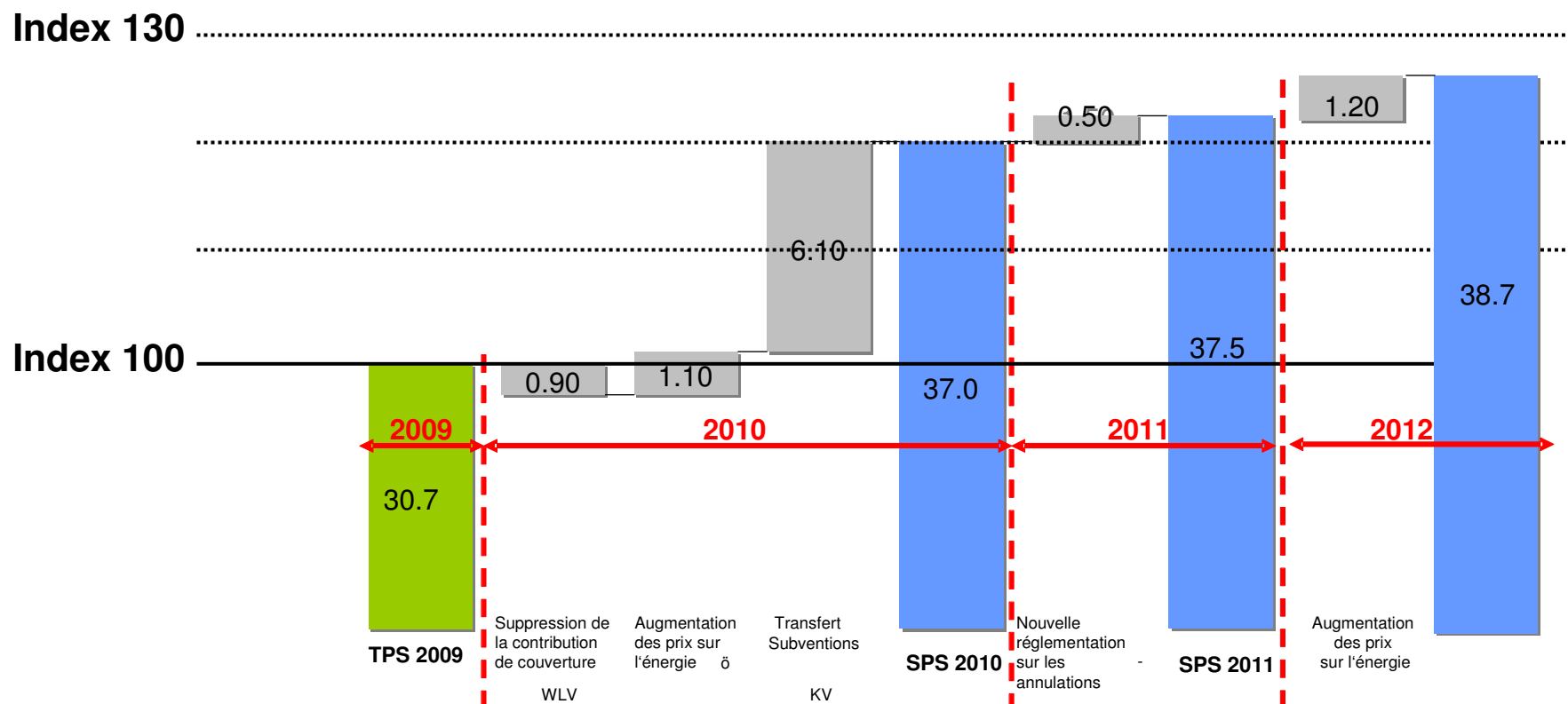
- priorisation de second rang
- contribution du TM au système mixte CH

**par une baisse substantielle des prix de sillons**

# 8° Développement des prix de sillons

La politique actuelle des prix de sillons de la part des exploitants d'infrastructure va dans le mauvaise sens. D'autres augmentations des prix de sillons sont annoncées.

Modifications des prix de sillons entre 2009 et 2012 pour BLS Cargo



Base volume des transports BLS Cargo budget 2010 en Mio de CHF

**Avec contre-mesures**

## 9° Conclusion

- (1) La crise économique et monétaire compromet la position actuel du marché du rail et de la politique de transfert. La politique et les exploitants d'infrastructure sont sollicités de manière décisive durant cette phase critique.**
- (2) Les instruments actuels de la politique de transfert ne permettent pratiquement plus d'améliorer la compétitivité du rail**
- (3) La clé de la politique de transfert se trouve dans l'orientation de la clientèle à la politique des sillons (capacité, qualité et priorisation des sillons). Les évolutions actuelles vont en contresens.**
- (4) Les prix de sillons doivent tenir compte des exigences et de la priorité de second rang du transport des marchandises sur le rail. Le système des prix de sillons en 2013 doit répondre dans ce sens et non pas à des questions générales de financement de l'infrastructure.**

Merci de votre attention

