



RailCom – News N° 5

Berne, juin 2021

Éditorial

Chère lectrice, cher lecteur,

Dans le cadre de son activité de surveillance, la RailCom a défini comme prioritaire l'examen des prix et des rabais pratiqués par les installations de transbordement du trafic combiné (ITTC). En Suisse, une trentaine d'ITTC ayant bénéficié de contributions de la Confédération sont tenues de fournir leurs prestations de manière non discriminatoire. Cette interdiction de discrimination concerne entre autres la formation des prix et des rabais appliqués aux prestations de transbordement et aux prestations annexes. La RailCom vérifie les structures de prix et de rabais des ITTC qui se sont vu octroyer des contributions fédérales. L'analyse des structures des coûts de ces installations a été confiée à un bureau d'étude et de conseil, l'idée étant entre autres d'élaborer une base de données suffisamment large pour la Suisse. Vous trouverez tous les détails à ce sujet dans ces pages.

Depuis le 1^{er} juillet 2020, les fournisseurs de prestations de fret de proximité sont eux aussi tenus de garantir un accès non discriminatoire à leurs services. L'application du principe de non-discrimination aux prestations du transport de marchandises constitue une nouveauté dans le droit ferroviaire. Jusqu'ici, ce principe valait uniquement pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux ITTC

subventionnées par la Confédération, ainsi qu'aux voies de raccordement. La RailCom est chargée de veiller au respect de cette nouvelle disposition. Vous trouverez de plus amples informations sur le domaine d'application et la nature des nouvelles prescriptions légales à la page 4 de cette newsletter ainsi que dans notre [fiche d'information](#).



Bonne lecture !

Patrizia Danioth Halter, présidente

Prix et rabais appliqués aux prestations des ITTC ayant bénéficié de contributions de la Confédération

En 2020 / 2021, la RailCom a défini comme prioritaire l'examen des prix et des rabais pratiqués par les installations de transbordement du trafic combiné (ITTC). L'octroi de contributions d'investissement fédérales pour la construction, l'extension et la réfection d'ITTC et de voies de raccordement est couplé à l'obligation de garantir un accès non discriminatoire aux installations. Cette interdiction de discrimination concerne entre autres la formation des prix et des rabais appliqués aux prestations de transbordement et aux prestations annexes.

Interdiction de discrimination appliquée aux prix et rabais

Les prix et les rabais sont réputés non discriminatoires lorsqu'ils s'appliquent dans les mêmes conditions pour une même prestation à l'ensemble des clients. Des différences de prix entre des prestations identiques ou comparables sont admises si elles sont fondées objectivement. Les coûts de l'acheminement de ressources de manœuvre à un autre point de livraison peuvent par exemple justifier l'application d'un prix final différent. Une trentaine d'ITTC sur les 43 que compte la Suisse ont bénéficié de contributions de la Confédération. Ces installations sont soumises à l'interdiction de discrimination et font donc l'objet d'une surveillance de la RailCom. La plupart sont bimodales (route et rail), à l'exception de deux d'entre elles, à Birsfelden et Bâle, qui sont trimodales (route, rail, bateau). La capacité de transbordement annuelle maximale est de 25 000 EVP¹ pour la grande majorité de ces installations, certaines pouvant aller jusqu'à 80 000 EVP. Dans l'ensemble, les 15 exploitants facturent des prix standard et n'accordent pas de rabais, les autres appliquant des modèles de rabais en fonction des volumes transbordés. Les seuils à partir desquels les rabais sont appliqués varient considérablement d'un exploitant à un autre : certains accordent un rabais à partir d'un volume mensuel de transbordement de 20 conteneurs, d'autres seulement à partir d'un volume annuel de 10 000 conteneurs. Certains modèles de rabais tiennent compte, en plus de volume, de la nature du contenant et du nombre d'opérations de levage par transbordement.

Priorité 2020 / 2021 en matière de surveillance

Ayant défini ce domaine comme prioritaire en matière de surveillance, la RailCom a rédigé des lignes directrices concernant la formation des prix et des rabais pour les prestations fournies sur des ITTC (voir la [fiche d'information](#)) et organisé un [séminaire](#) sur le sujet. Elle a par ailleurs demandé aux exploitants des installations qu'ils fournissent des informations sur leurs structures de prix et de rabais, et qu'ils justifient leurs prix et rabais de façon objective et compréhensible. La plupart ont pu démontrer qu'ils satisfont aux obligations légales de formation non discriminatoire des prix et des rabais. Des clarifications sont encore en cours avec certains exploitants. La RailCom initiera le cas échéant des mesures complémentaires.

Les données sur la structure des coûts des ITTC étant insuffisantes, la RailCom a mandaté le bureau d'étude et de conseil INFRAS pour la réalisation d'une analyse les structures de coûts de différentes catégories d'installations ont été modélisées sur la base de données anonymisées et ces résultats complétés par les informations communiquées par une sélection d'exploitants dans le cadre d'interviews. La RailCom n'a eu accès ni à ces données ni aux résultats des interviews, l'ensemble ayant été traité confidentiellement par INFRAS. Les données ci-après sont des estimations, à savoir que les coûts n'ont pas été calculés pour les installations considérées. Elles ne permettent donc pas la formulation de conclusions.

Structures des coûts, coûts par EVP et levage

Les taux d'utilisation des installations n'étant pas le même dans toutes les situations, les coûts par EVP et levage varient selon le type d'installation considéré (fig. 1). Toutes catégories confondues, les coûts moyens non pondérés² par EVP et levage s'élèvent à environ 28 francs. Les coûts de personnel représentent le plus gros facteur de coût (environ 45 % du total). Ils diminuent avec l'accroissement de la taille et du taux d'utilisation de l'installation. Les coûts de fonctionnement, notamment les amortissements fixes, constituent le deuxième facteur de coût (environ 33 %). Les constructions ou les agrandissements de terminaux impliquent des investissements importants, qui doivent être amortis en moins de 25 ans.

¹ Équivalent vingt pieds (en anglais *Twenty Foot Equivalent Unit, TEU*)

² Indépendamment du volume de conteneurs transbordés

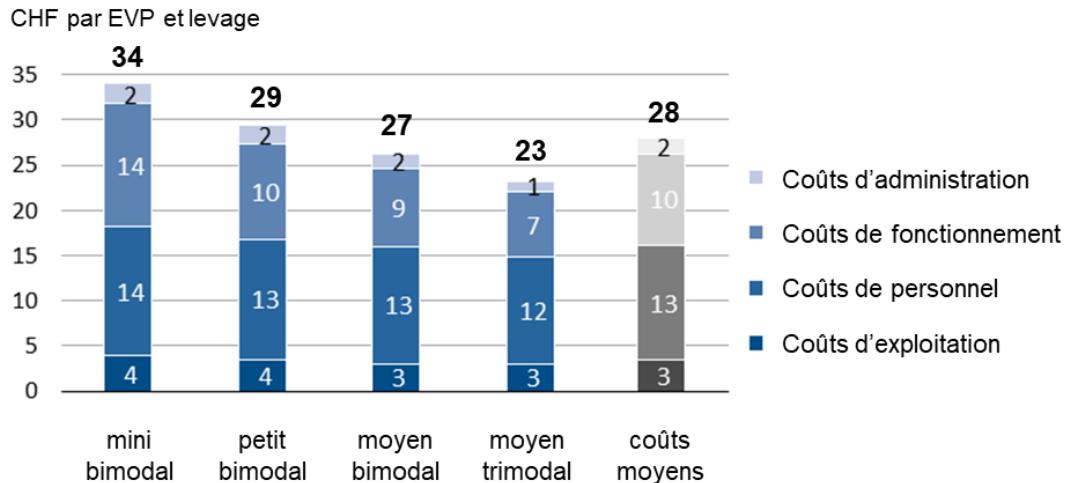


Fig. 1 : Estimation des coûts par EVP et levage par catégorie d'installation, pour un taux d'utilisation moyen, en tenant compte des contributions fédérales d'investissement. Graphique : INFRAS.

Prix par transbordement

Le prix standard par transbordement tourne autour de 50–55 francs, quel que soit le type d'installation considéré. Ce prix est cependant rarement appliqué dans la pratique dans la mesure où il concerne des transbordements individuels et où la plupart des clients se voient facturer des prix nettement plus avantageux en fonction des volumes transbordés. Les prix peuvent ainsi passer sous la barre des 30 francs.

Comparer ces coûts estimés par EVP et levage avec le prix du transbordement d'une installation spécifique est difficile. Il faut tenir compte au moins des unités de chargement (conteneur 20 / 40 / 45 pieds, remorque) et des prestations incluses. Les prestations étant très variables, les coûts le sont également. Selon l'installation et la configuration, un transbordement correspond à un ou deux levages et comprend un entreposage temporaire ou non.

Les exploitants tirent également des revenus de prestations annexes (grutage supplémentaire, entreposage, refroidissement, gestion des produits dangereux), elles aussi soumises à l'interdiction de discrimination. Les informations communiquées sur les marges doivent donc inclure non seulement des données relatives aux prestations de transbordement, mais aussi à ces prestations annexes. L'étude montre que les prix des prestations de transbordement ne permettent pas de couvrir les coûts chez tous les exploitants, une situation qui s'explique en partie par le trop faible taux d'utilisation des installations. Si les opérations sont déficitaires pour certains, c'est en partie parce que les coûts directs, mais aussi le modèle commercial des installations ont une incidence sur les prix. La priorité en matière de prix du transbordement n'est pas la même selon que l'exploitant fournit une prestation globale (chaîne logistique complète, y compris prestation de transport) ou se concentre uniquement sur le transbordement de marchandises.

Rabais

Pour vérifier le caractère non discriminatoire des rabais, ceux-ci doivent être analysés précisément et mis en regard des économies de coûts effectivement réalisables. Les coûts fixes étant relativement élevés, les exploitants ont tout intérêt à exploiter leurs installations au plus haut de leurs capacités. Des rabais de quantités peuvent ainsi inciter les clients à augmenter le volume de leurs commandes. Certains exploitants justifient leurs rabais de quantités par les gains d'efficacité obtenus et l'exécution de commandes plus homogènes de façon plus avantageuse (transport par trains complets, par ex.). Les grosses commandes récurrentes génèrent des économies d'échelle, ce qui réduit les coûts.

Prestations du fret de proximité

Le 1^{er} juillet 2020 a marqué l'introduction d'une nouveauté dans le droit ferroviaire, pour les prestations du transport de marchandises : depuis cette date, les opérateurs de fret de proximité sont soumis à l'obligation d'accès non discriminatoire à leurs prestations. Jusqu'ici, cette obligation s'appliquait uniquement à l'accès à l'infrastructure ferroviaire, aux ITTC ayant bénéficié de contributions de la Confédération et aux voies de raccordement. La RailCom est chargée de veiller au respect des nouvelles prescriptions.

Domaine d'application

La nouvelle réglementation (art. 6a OTM) s'applique à toutes les entreprises de fret ferroviaire fournissant des prestations de fret de proximité (« dernier kilomètre »), à savoir entre l'infrastructure ferroviaire d'une part et les voies de raccordement ou les ITTC d'autre part. Il s'agit ici principalement des manœuvres de triage. À cela s'ajoutent d'autres prestations liées aux manœuvres comme le contrôle technique du matériel roulant, les tests de freinage ou le dételage des locomotives. Les prestations au sein de l'infrastructure ferroviaire ne sont pas concernées (illustration 2).

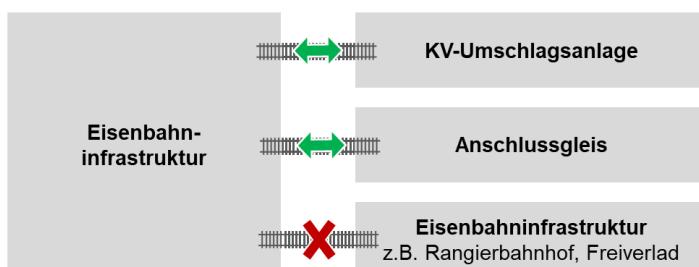


Fig. 2 : Domaine d'application de l'art. 6a OTM. Graphique : RailCom.

Non-discrimination

Les fournisseurs de prestations sont tenus de fournir leurs prestations pour des tiers également. Ils doivent s'organiser de façon à pouvoir traiter les demandes de tiers et à soumettre des offres. En cas de collision entre les demandes, celles-ci doivent être coordonnées et les capacités maximisées par des mesures adaptées, par ex. par l'offre d'alternatives temporelles. Concernant les prix, l'ensemble des clients et les besoins doivent être traités dans des conditions équivalentes et de la même manière. De même, les tiers doivent être traités dans des conditions équivalentes et de la même manière pour ce qui est de la répartition des ressources. Une différence de prix est par ex. objectivement justifiée si les manœuvres prennent plus de temps pour un client du fait de la composition du train.

Publication

Pour que les clients sachent de quelles prestations ils peuvent bénéficier et à quelles conditions, les prestataires sont tenus de publier les conditions générales de fourniture des prestations, de planification et de répartition des ressources, ainsi que les règles de calcul des prix. Dans un souci de transparence et de standardisation de ces publications, la RailCom met à disposition un modèle, dont l'utilisation est facultative.

Activités de surveillance de la RailCom

La RailCom exerce ses activités de surveillance activement, en vérifiant notamment que les entreprises concernées respectent les prescriptions de l'art. 6a OTM. Dans un premier temps, elle a informé tous les opérateurs de fret de leurs obligations légales. Elle informera dans un second temps les autres fournisseurs de prestations, notamment les exploitants de voies de raccordement.

La RailCom se tient par ailleurs à la disposition des entreprises pour toute question, en cas de suspicion d'un cas de discrimination, ou pour clarifier une situation. Une fiche d'information récapitulant les obligations légales est disponible sur son site Internet.

Les autres thèmes en bref

Nouveau collaborateur au secrétariat technique

Ken Ziegler a rejoint l'équipe du secrétariat technique en avril 2021 en tant que collaborateur scientifique. Il est en charge de l'observation du marché dans les domaines des ITTC, des voies de raccordement et des prestations du fret de proximité. Il représente par ailleurs la RailCom dans les instances internationales, notamment dans le domaine des corridors de fret.

Avant de rejoindre la RailCom, Ken Ziegler a exercé différentes fonctions chez CFF Cargo, notamment celle de responsable des ventes Suisse, et a étudié pendant de nombreuses années les besoins du marché du transport combiné en Suisse. Ken Ziegler a fait des études d'économie d'entreprise à l'université de St-Gall, un cursus qu'il a complété par une formation en gestion de la chaîne logistique et d'approvisionnement.



Interdiction de non-discrimination levée pour une ITTC

L'une des missions de la RailCom porte sur la surveillance des ITTC en partie financées par la Confédération. En vertu de la loi sur le transport de marchandises, les exploitants ayant bénéficié de subventions fédérales pour leurs installations sont tenus de fournir leurs prestations de façon non discriminatoire. À la demande d'un exploitant, la RailCom a confirmé la levée des obligations nées de la loi et de la décision de contribution. L'exploitant en question avait bénéficié il y a vingt ans d'une contribution fédérale pour l'achat d'un équipement mobile de transbordement, sous la forme d'un prêt remboursable sans intérêts. La durée du remboursement avait été fixée à dix ans, soit la durée de vie et d'amortissement de l'équipement. Au moment de la demande, ce prêt avait été intégralement remboursé. L'équipement avait été remplacé au bout de dix ans par du nouveau matériel, entièrement financé par l'exploitant.

Par sa décision en constatation du 4 mars 2021, la RailCom a confirmé que l'exploitant n'était plus soumis à l'interdiction de discrimination. Il est ainsi libre de pratiquer les prix et les rabais qu'il souhaite vis-à-vis de ses clients.

Rapport annuel de l'IRG-Rail

L'IRG-Rail (Independent Regulators' Group – Rail) réunit les autorités de régulation des activités ferroviaires de plus de 30 pays européens. Il publie chaque année un rapport d'observation des marchés ferroviaires en Europe. La RailCom fournit les données concernant la Suisse.

Publié récemment, le [9^e rapport annuel de l'IRG-Rail \(anglais\)](#) intègre des données sur le réseau ferré, les prix du sillon, ainsi que sur les marchés européens du transport de marchandises et du transport de voyageurs. L'influence de la pandémie de Covid-19 sur le transport de marchandises et le transport de voyageurs y est également analysée.