



CACF – News n° 1/2019

Berne, avril 2019

Éditorial

Chères lectrices, chers lecteurs,

Nous sommes ravis de vous présenter la première newsletter de la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer. Conçu pour vous donner un aperçu de notre activité, notre bulletin d'information décrit de manière concise les tâches de la CACF qui a pour mission de veiller à garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et aux installations du trafic combiné cofinancées par la Confédération.

Dans notre premier numéro, nous expliquons comment la CACF exerce les compétences qui lui ont été confiées dans le cadre de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises à la mi-2016. À cet effet, nous sommes allés sur le terrain pour analyser les processus logistiques du trafic combiné.

Nous consacrons également un article aux sujets d'actualité en lien avec le monitoring et l'observation du marché. Premier sujet passé au crible: la facturation forfaitaire de l'énergie. Tous ceux qui ne mesurent pas le captage de l'énergie directement depuis la ligne de contact doivent acquitter le tarif forfaitaire. Ces dernières années, la CACF a contrôlé scrupuleusement les tarifs forfaitaires du trafic marchandises. Parallèlement, le secteur du transport s'est engagé à introduire le décompte de la consommation effective d'énergie. Découvrez dans notre article où nous en sommes aujourd'hui.

Une rubrique de notre bulletin est également réservée au personnel. Début 2019, le Conseil fédéral a nommé Giuliano Montanaro, ingénieur civil spécialisé dans les systèmes de transport, membre de la commission de la CACF. En septembre 2018, Christof Böhler a repris la présidence du secrétariat technique composé d'une équipe interdisciplinaire, que nous vous présentons avec plaisir. Vous en saurez plus aux pages suivantes.

Nous vous souhaitons une agréable lecture et attendons votre feed-back avec impatience.



Patrizia Danioth Halter, Présidente

Installations de transbordement du trafic combiné (ITTC) – Tâches de la CACF

Depuis l'an 2000, la Confédération encourage la construction d'installations assurant le transbordement des conteneurs entre le rail et la route. L'octroi des contributions est notamment soumis à l'obligation de garantir un accès non discriminatoire aux installations. Depuis la mi-2016, la CACF surveille l'utilisation des installations de transbordement sous l'angle de l'équité. Dans un premier temps, elle a exhorté les exploitants à présenter en toute transparence les informations pertinentes pour l'utilisateur. Ensuite, la CACF s'est rendue dans des terminaux triés sur le volet. Elle y a interrogé des exploitants et leur a demandé de lui montrer les procédures d'exploitation avant de contrôler certaines situations susceptibles de révéler des inégalités de traitement. Actuellement, il n'y a pas suffisamment d'indices pour conclure à un traitement discriminatoire des utilisateurs d'une installation.

Comment les installations de transbordement du trafic combiné (ITTC) sont-elles intégrées dans la chaîne de transport de marchandises ? Le transbordement de marchandises – le plus souvent dans des conteneurs – est un élément clé de la chaîne de transport que vous pouvez visualiser à la page suivante.

Transport principal et terminal d'un conteneur

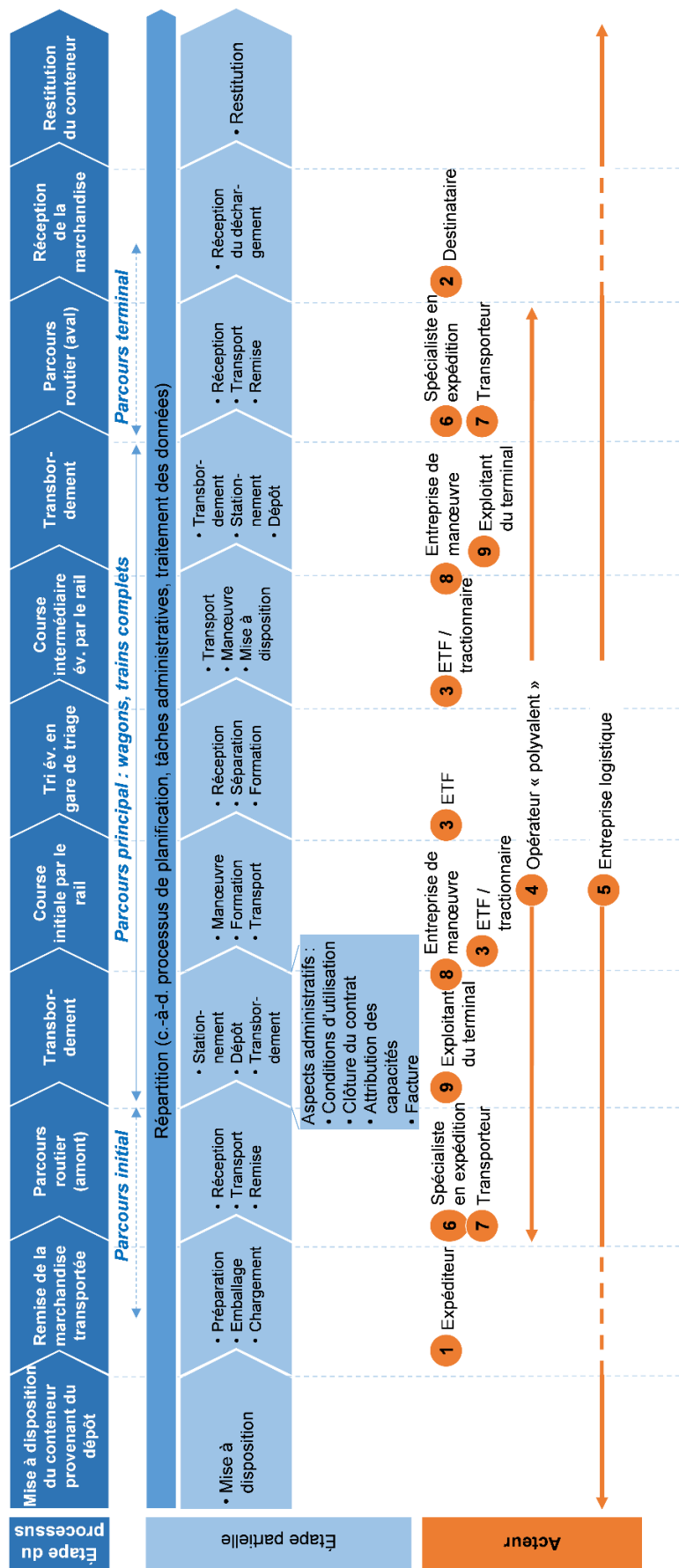
En trafic combiné, le maillon-clé de la chaîne de transport logistique est l'acheminement principal d'un conteneur par le rail entre deux points de transbordement. La mise à disposition d'un conteneur chez l'expéditeur (chargeur) constitue la première étape du processus. À ce stade, la marchandise est préparée, emballée et chargée dans des conteneurs individuels. Un transporteur ou un spécialiste en expédition achemine le conteneur par la route jusqu'à l'ITTC du lieu de destination où le conteneur est chargé sur le train. Le conteneur acheminé par le rail est transbordé dans le terminal de destination puis remis au destinataire (transport terminal). Ensuite, il est éventuellement restitué à la société de location par le destinataire, qui en aura au préalable récupéré le contenu. Une partie du transport peut être réalisée par bateau. Dans ce cas, il faut également recourir à une ITTC à chaque changement de mode de transport.

Acteurs impliqués dans la chaîne de transport combiné

Les acteurs impliqués à chaque étape du processus sont représentés sur l'illustration. Certains d'entre eux interviennent à plusieurs stades. Ces opérateurs « polyvalents » assurent pour le compte de leurs clients le transport principal par le rail ainsi que le transport initial et le transport terminal par la route. Il existe aussi des entrepreneurs logistiques qui fournissent des prestations couvrant l'ensemble de la chaîne de transport (y c. gestion des conteneurs).

Inégalités de traitement possibles

La CACF localise les risques de discrimination, surtout lorsque les entreprises assument plusieurs étapes de la chaîne de transport combiné (intégration horizontale) ou lorsqu'elles ont adopté une stratégie d'intégration verticale – via des participations.

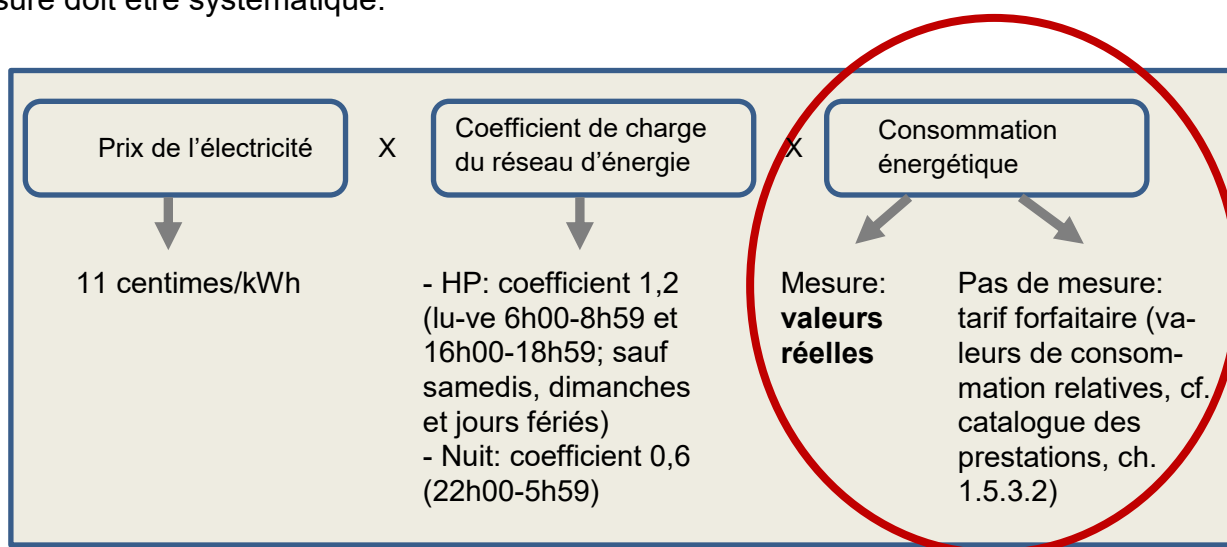


Aperçu des processus et des acteurs de la chaîne de transport de marchandises (source: CACF)

Tout sur le captage de l'énergie à partir du fil de contact

Les gestionnaires de l'infrastructure (GI) facturent un prix du sillon pour l'utilisation du réseau ferroviaire. Ce prix comprend entre autres les frais de captage de l'énergie. Ces derniers représentaient entre 18 et 20 % du prix de 2013 à 2017.

Le captage de l'énergie à partir du fil de contact est défini au chiffre 1.5 du catalogue des prestations Infrastructure. Le graphique ci-après présente la formule de calcul suivante: le prix du courant est multiplié par le coefficient de charge du réseau d'énergie et par la consommation énergétique (le captage de l'énergie coûte plus cher aux heures de pointe et moins cher la nuit). Les deux types de mesure de la consommation énergétique sont entourés en rouge: Les entreprises de transport ferroviaire (ETF) mesurent elles-mêmes leur consommation ou souhaitent un décompte sur la base d'un tarif forfaitaire. Jusqu'à présent, le décompte forfaitaire a été privilégié, car les véhicules n'étaient généralement pas équipés d'un dispositif de mesure. À l'avenir, la mesure doit être systématique.



Formule de calcul pour le captage de l'énergie à partir du fil de contact
(source: catalogue des prestations Infrastructure 2019)

Systématisation de la mesure de la consommation énergétique

Permettez un bref flash-back: en 2014, la CACF a ouvert une enquête sur le tarif forfaitaire pour la catégorie de trains 6 « Train de marchandises direct ». Les entreprises ferroviaires se sont alors engagées entre autres à introduire le décompte de l'énergie effective.

En 2017, les CFF, le BLS et le SOB ont équipé leur parc de véhicules avec un dispositif de saisie mesurant la consommation énergétique effective. Financé par la Confédération à hauteur de 2 millions de francs, ce projet a représenté un investissement total d'environ 20 millions de francs. Il a pour ambition « ... que la facturation de la consommation effective devienne prédominante en Suisse d'ici 2019 grâce à l'installation à large échelle du nouvel appareil de saisie. » (Actualité OFT, septembre 2017).

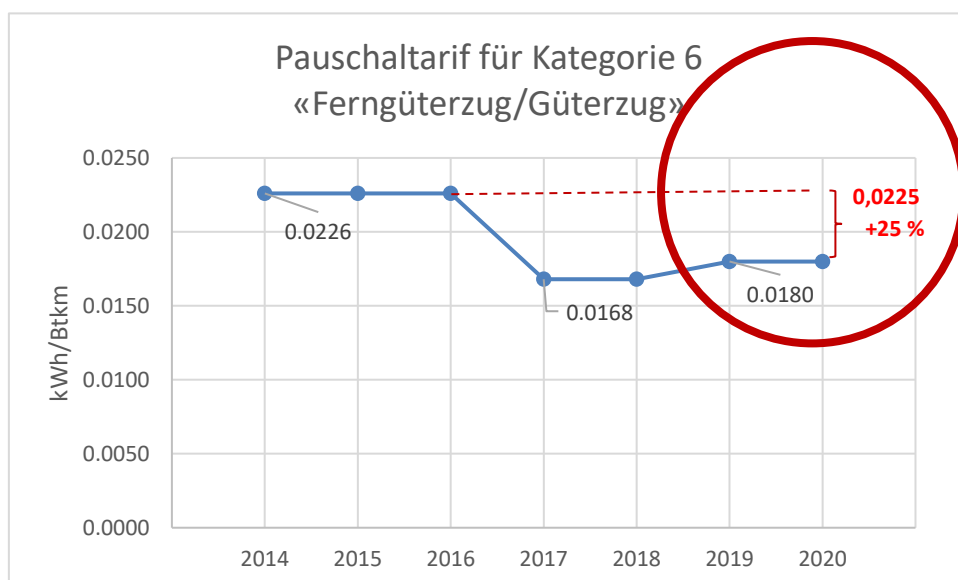
Comment a avancé ce projet ? En 2018, la mesure de la consommation effective représentait 6,8 % de la consommation totale en trafic voyageurs et en trafic marchandises (contre 3,5 % en 2017).¹

¹ Englobe la consommation du courant de traction pour les prestations de base de toutes les ETF sur le réseau des SBB, du BLS, de Thurbo, de STB et d'HBS (source: CFF)

Augmentation du tarif forfaitaire pour inciter à mesurer la consommation effective

Le Conseil fédéral veut encourager un décompte de la consommation énergétique qui reflète la vérité des coûts et créer des incitations à un fonctionnement économe en énergie – conformément au principe suivant: à l'avenir, celui qui ne mesurera pas sa consommation d'énergie, paiera un supplément. Aussi le tarif forfaitaire sera-t-il augmenté de 25 % au 1^{er} janvier 2020.

Quelle a été l'évolution du tarif forfaitaire ces dernières années et quelles sont les répercussions de l'augmentation prévue dans la pratique ? Prenons l'exemple de la catégorie de trains 6 en trafic marchandises (toutes les valeurs se rapportent à des véhicules avec freins à récupération):



Évolution du tarif forfaitaire pour la catégorie de trains 6
(source: catalogue des prestations Infrastructure 2014-2020)

La portion entourée en rouge montre que le tarif augmenté de 25 % s'inscrit à 0,0225 en 2020 et atteint quasiment le tarif appliqué en 2016. L'avenir nous dira si cette mesure incite effectivement les ETF à mesurer davantage elles-mêmes leur consommation.

La CACF garantit l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire – notamment pour ce qui est des prestations, des conditions d'accès et des prix à l'instar du prix du sillon. Conformément à la mission qui lui a été confiée, elle entend donc non seulement suivre de près l'évolution du tarif forfaitaire et du rééquipement des véhicules, mais aussi établir des rapports.

Le secrétariat technique de la CACF se présente



Christof Böhler dirige le secrétariat technique depuis septembre 2018. Il est également en charge des dossiers et des travaux des commissions techniques internationales. Avant de rejoindre la CACF, il a travaillé aux CFF où il était responsable de la stratégie, des projets et de la gestion du portefeuille de projets. Il compte plusieurs expériences professionnelles, notamment dans le secteur de l'électricité. Christof Böhler est titulaire d'un master en affaires internationales de l'Université de St-Gall.



Andreas Oppliger est un collaborateur scientifique. Il assure la suppléance du responsable du secrétariat technique. Il est en charge du monitoring du marché, outil que la CACF utilise pour surveiller le marché. Il représente la commission d'arbitrage auprès d'IRG-Rail (regroupement des autorités de régulation nationales dans le secteur ferroviaire). Andreas Oppliger a occupé précédemment différentes fonctions aux CFF. Il a fait des études de géographie à l'Université de Berne.



Ursula Erb est une collaboratrice scientifique. Elle est en charge de l'observation du marché et de la communication de la CACF. Forte d'une longue expérience aux CFF, au BLS et au Mittelthurgaubahn, Ursula Erb a également été responsable du service communication dans une banque cantonale. Elle a suivi ses études d'économie à l'Université de St-Gall avant de passer son doctorat à l'Université de Zurich.



Fabia Portmann occupe le poste de juriste au secrétariat technique de la CACF. Elle assure le suivi des processus administratifs et législatifs. Après avoir travaillé de nombreuses années pour l'administration fédérale (Office fédéral de l'énergie), Fabia Portmann a également occupé un poste de greffière auprès du Tribunal administratif fédéral. Titulaire du brevet d'avocat, elle a réalisé ses études de droit à l'Université de St-Gall.

Autres sujets en bref

Giuliano Montanaro, membre de la commission d'arbitrage



Le Conseil fédéral a nommé Giuliano Montanaro, ingénieur civil diplômé EPF/SIA, membre de la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) au 1^{er} janvier 2019. Giuliano Montanaro succède à Yves Putallaz, qui a démissionné de la commission au 31 décembre 2018 après avoir été nommé membre du conseil d'administration de RegionAlps SA par le canton du Valais.

Giuliano Montanaro, fondateur de la société alius consulting GmbH, est ingénieur civil diplômé de l'EPFL à Lausanne et spécialisé dans les systèmes de transport. Au terme de ses études en 1998, Giuliano Montanaro a travaillé en tant que consultant, chef de projet et expert ferroviaire. Avant de créer sa société alius consulting GmbH, il a occupé le poste de directeur général et responsable de la division Planification de SMA und Partner AG à Zurich.

Giuliano Montanaro, âgé de 48 ans, dispose de la double nationalité suisse/italienne. Il est père de deux enfants.

Exemplarité de la Suisse lors de dérangements ferroviaires

En 2018, la CACF a mené, de pair avec les régulateurs néerlandais, belges et allemands, une étude comparative sur la gestion des dérangements dans les quatre pays. D'après les résultats, les GI suisses sont bien préparés aux entraves à l'exploitation et aux interruptions sur leurs réseaux.

Les CFF, le BLS et le SOB ont élaboré plusieurs centaines de concepts pour réagir différemment selon les dérangements affectant leurs lignes ou les gares. La concertation des ETF et des entreprises de bus est à citer en exemple. Ces concepts permettent de réagir en fonction des perturbations du trafic, car il est défini en amont si les déviations ou les rebroussements à mettre en place concernent seulement certaines catégories de trains et si un service de substitution par la route doit être organisé. Les concepts sont mis à jour chaque année.

Ce type de système ne se retrouve dans aucun autre pays de l'étude comparative.

Contact/questions :

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF)

Christof Böhler, responsable du secrétariat technique

Christoffelgasse 5, CH-3003 Berne

Tél. +41 58 467 41 05

christof.boehler@ske.admin.ch

www.ske.admin.ch