



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de
la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Groupe d'experts Organisation de l'infrastructure ferroviaire

Conférence médiatique du 2 mai 2013

**Rapport final du groupe d'experts
Organisation de l'infrastructure
ferroviaire
(EOIF)**

**Paul Blumenthal
Chef du groupe d'experts**



Le groupe d'experts

Name	Fonction	Représente
Paul Blumenthal (direction)	Ancien chef Trafic voyageurs CFF	Pratique du transport des voyageurs, Conseil de surveillance ÖBB
Hans Jürg Spillmann	Ancien COO Infrastructure CFF	Expérience opérationnelle et d'exploitation
Erwin Rutishauser	Directeur du RhB jusqu'à fin 2010	Expérience pratique de chef d'entreprise ferroviaire intégrée
Hans Flury	Ancien directeur financier du BLS	Expérience de CFO BLS, connaissances RER
Pr. Matthias P. Finger	EPF Lausanne	Science / régulation
Franz Kagerbauer	Directeur de ZVV	Expérience, connaissance du RER
Franz Steinegger	Président de VAP	Expérience du transport des marchandises
Herbert Kasser	Secrétaire général BMVIT Autriche	Connaissances de l'UE
Pr. Ulrich Weidmann	EPF Zurich, anc. CFF	Science s appliquées
Andreas Herczog	Chef de la CACF jusqu'à fin 2012, anc. Conseiller National	Contexte régulateur Suisse / Europe
Petra Breuer	Chef de division politique, OFT	Poste administratif



«Rapport final EOIF»

1. Mandat et objectifs EOIF
2. Système ferroviaire suisse: environnement et forces / faiblesses, résultats du hearing
3. Développements UE
4. Evolution de la concurrence et discrimination
5. Mesures à prendre actuelles
6. Solutions aux problèmes annoncés
 - Régulateur conforme UE
 - service d'attribution des sillons adapté
7. Élaboration d'un modèle et options
8. Recommandations
9. Bilan





1. Mandat et objectifs EOIF

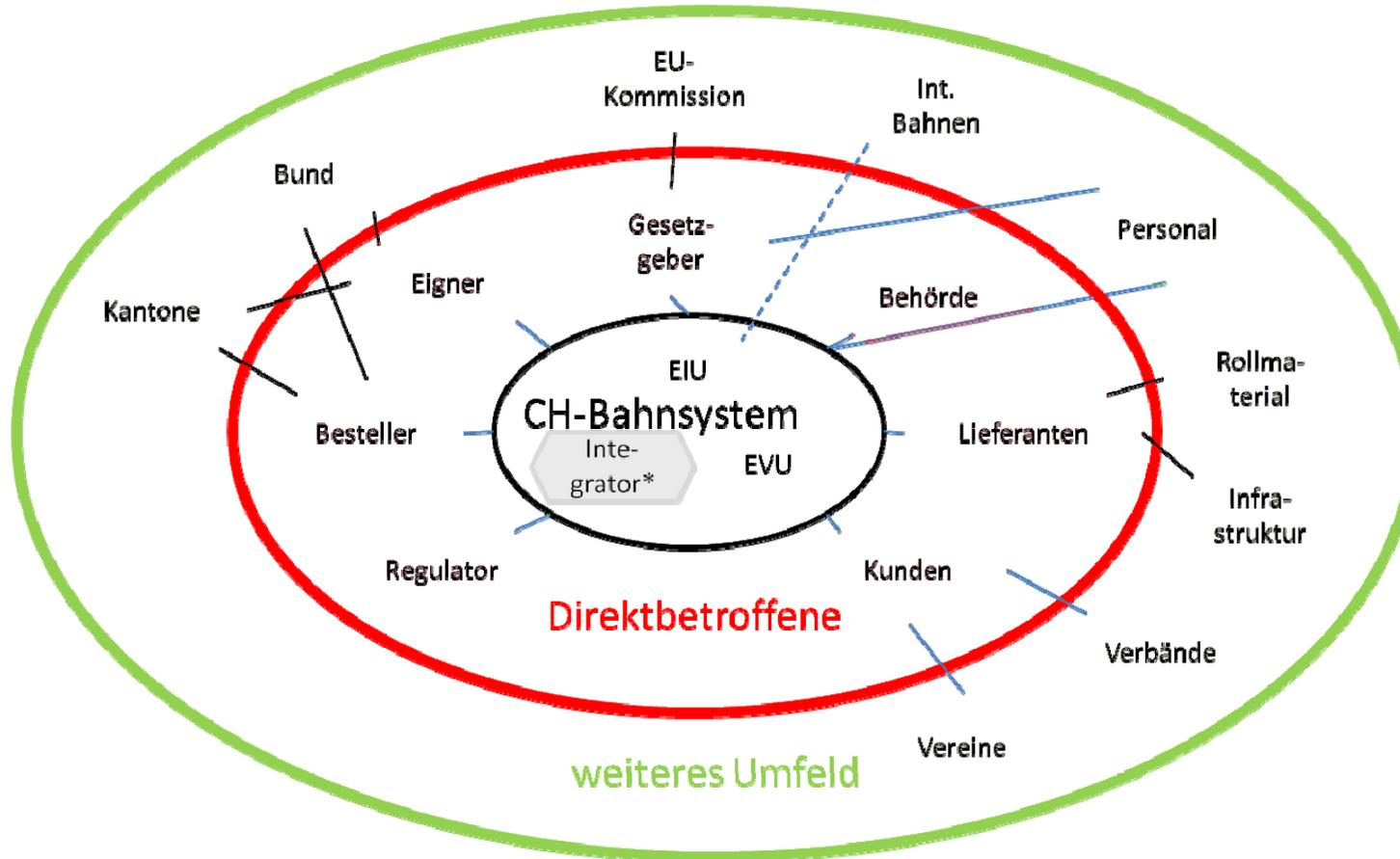
Mandat de base:

Le groupe d'experts examine si, quand et le cas échéant dans quels domaines il y a lieu de prendre des mesures de politique des transports pour le perfectionnement du système infrastructure / rail en Suisse.

<u>Discrimination</u>	<u>Performance</u> de l'infrastructure CH/ voie normale (efficience, rentabilité, qualité, sécurité)
But: accès au réseau non discriminatoire	But: effet maximal des moyens mis en œuvre



2. L'environnement du système ferroviaire suisse



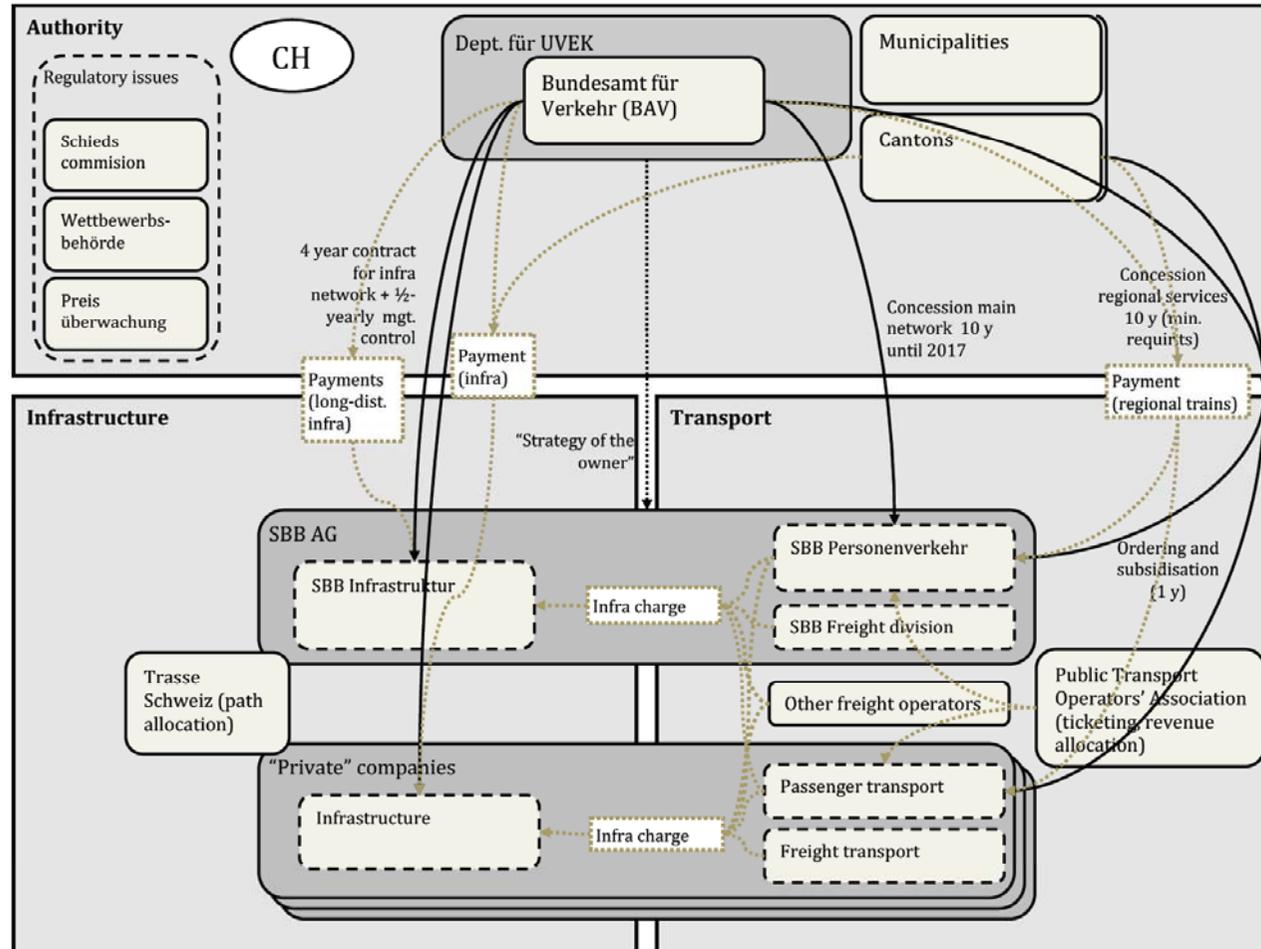
* Funktion, kein Akteur

EIU = Eisenbahninfrastrukturunternehmen

EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen



2. Le modèle institutionnel suisse



Bilan: le modèle suisse est un produit de l'histoire, une réforme est nécessaire



2. Forces et faiblesses du système actuel des TP suisse

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">– Offre attrayante– Excellente performance du système– Haut degré d'acceptation par les clients et la politique– Forte demande– Infrastructure moderne et très disponible, parfaitement adaptée à l'offre de prestations, haut niveau de sécurité– FAIF clarifie les rôles dans le développement du réseau et le financement Confédération – cantons	<ul style="list-style-type: none">– Régulateur trop peu puissant même après l'aménagement de la CACF– Coopération <-> concurrence: potentiels de discrimination, risque accru– Le paysage ferroviaire actuel manque de perspectives de développement– Potentiels de gain d'efficience dans le système global– Rôles multiples, parfois peu clairs– Rôles de gestionnaire du système et d'intégrateurs pas toujours suffisamment formalisés



2. Position des participants au hearing

	Pour	Contre
Séparation infrastructure	7	15
Régulateur plus puissant	15	1
Intégrateur CFF	11	3



2. Citations/messages du hearing

« ...la seule existence du risque que le système soit déstabilisé par des interventions sur l'organisation est une raison suffisante de rejeter une séparation. »

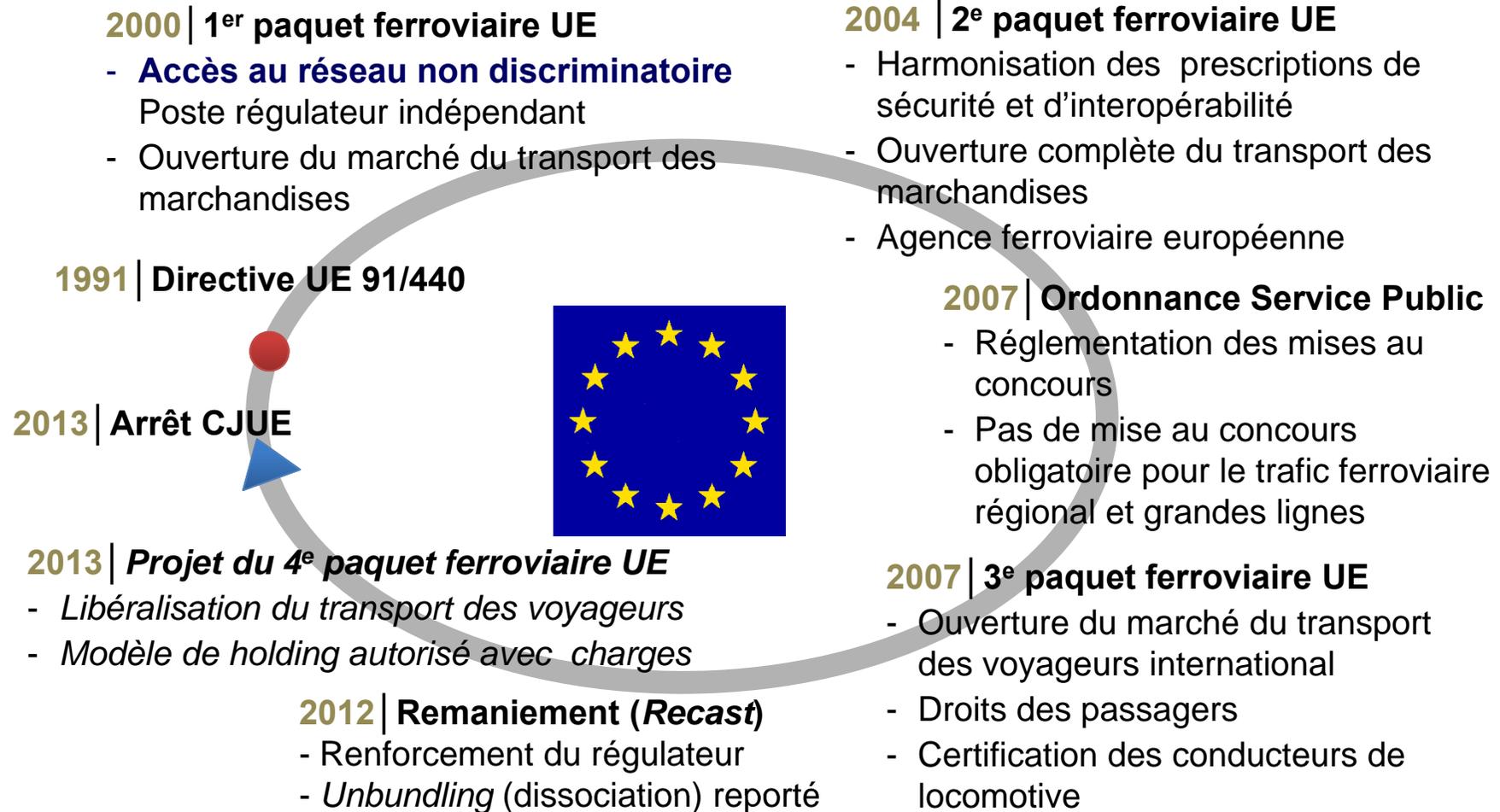
«... il faut des ETF Cargo indépendantes, viables, qui puissent représenter les intérêts des clients sans tenir compte des intérêts du consortium. »

« La séparation est une décision irréversible à court et à moyen terme. Il faut des raisons convaincantes et finalement un paysage des processus d'exploitation avec un intégrateur, qui soit très semblable à l'actuel.»

«La séparation entre infrastructure et trafic ne fonctionne, dans un transport des voyageurs à horaire régulier, que tant que l'exploitation reste exempte de pannes et respecte les processus prévus. Du moment que l'exploitation en dérangement se fait selon des processus modifiés ou improvisés, la séparation ne fonctionne plus, car personne ne maîtrise l'accès opérationnel aux ressources disponibles. Résultat: le système ne se régénère que difficilement et lentement après des dérangements – au mécontentement des clients.» (expériences après 3 hivers enneigés aux Pays-Bas)



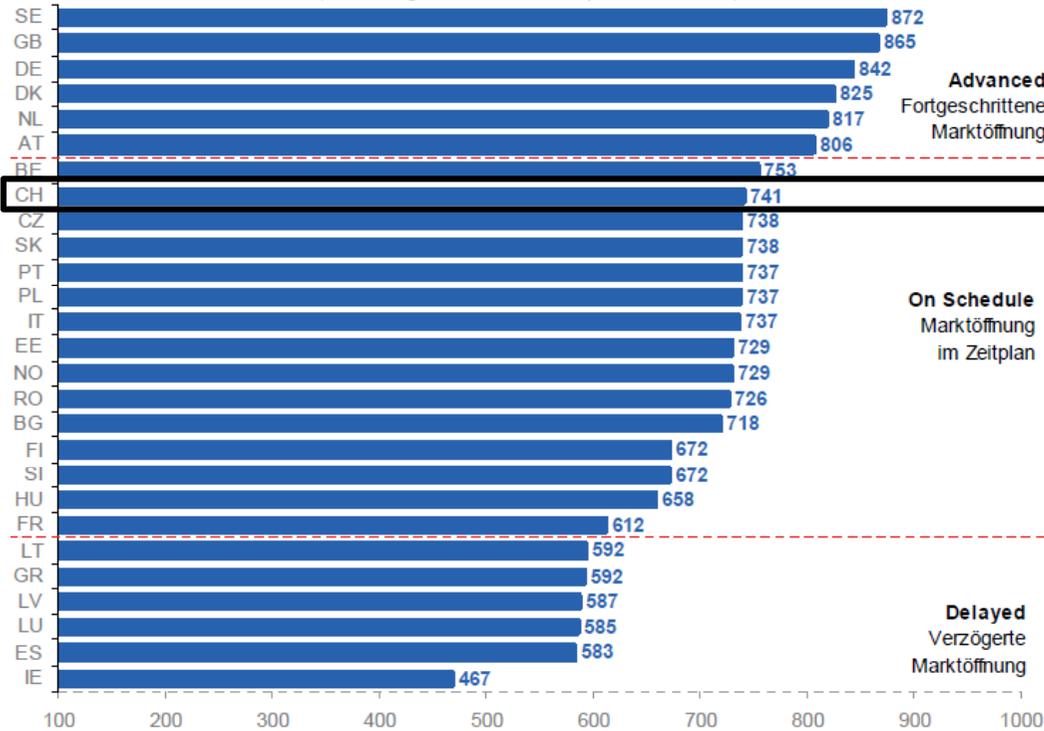
3. Développements : vue d'ensemble des étapes de réforme UE





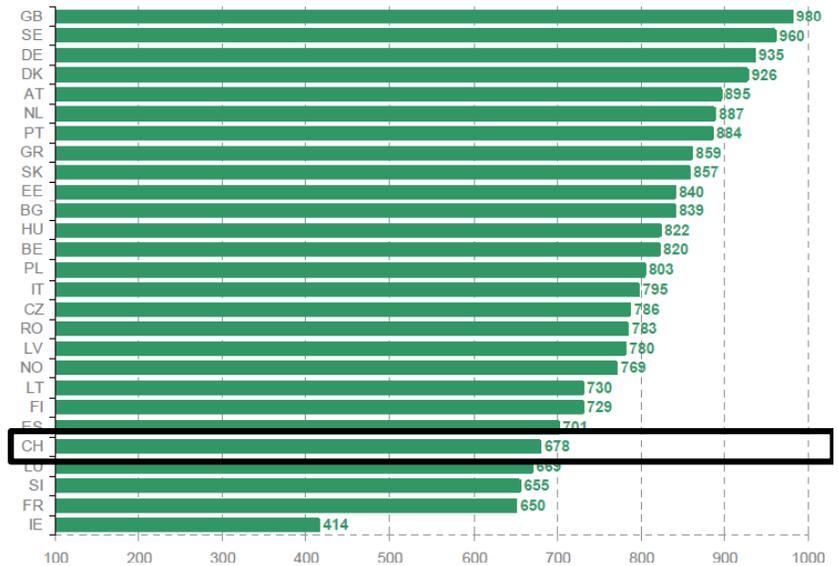
3. Indice de libéralisation IBM

Liberalisierungsindex Bahn 2011
(Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr)



Ouverture du marché conforme au calendrier (Cargo)

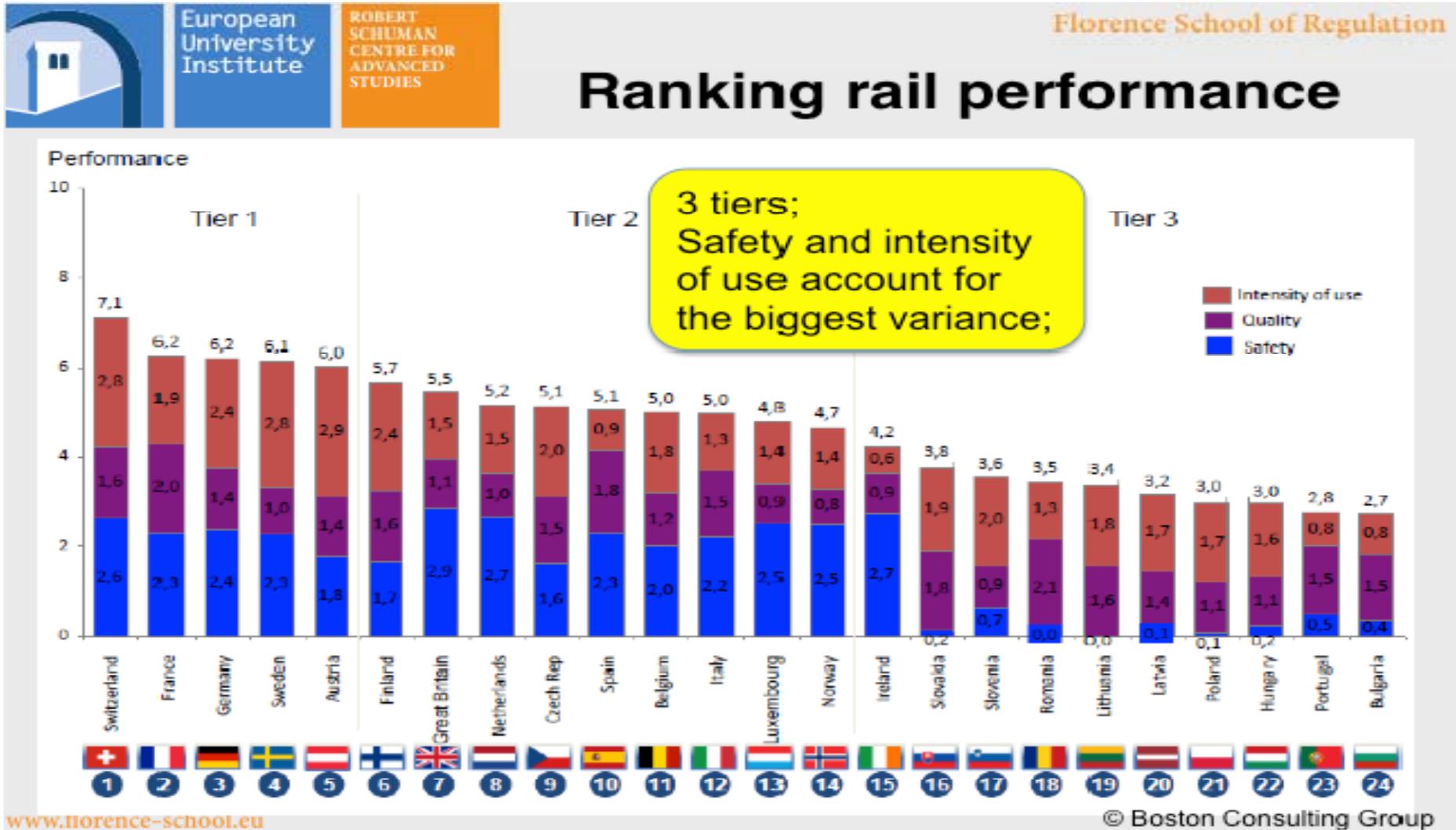
LEX-Index 2011
(Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr)



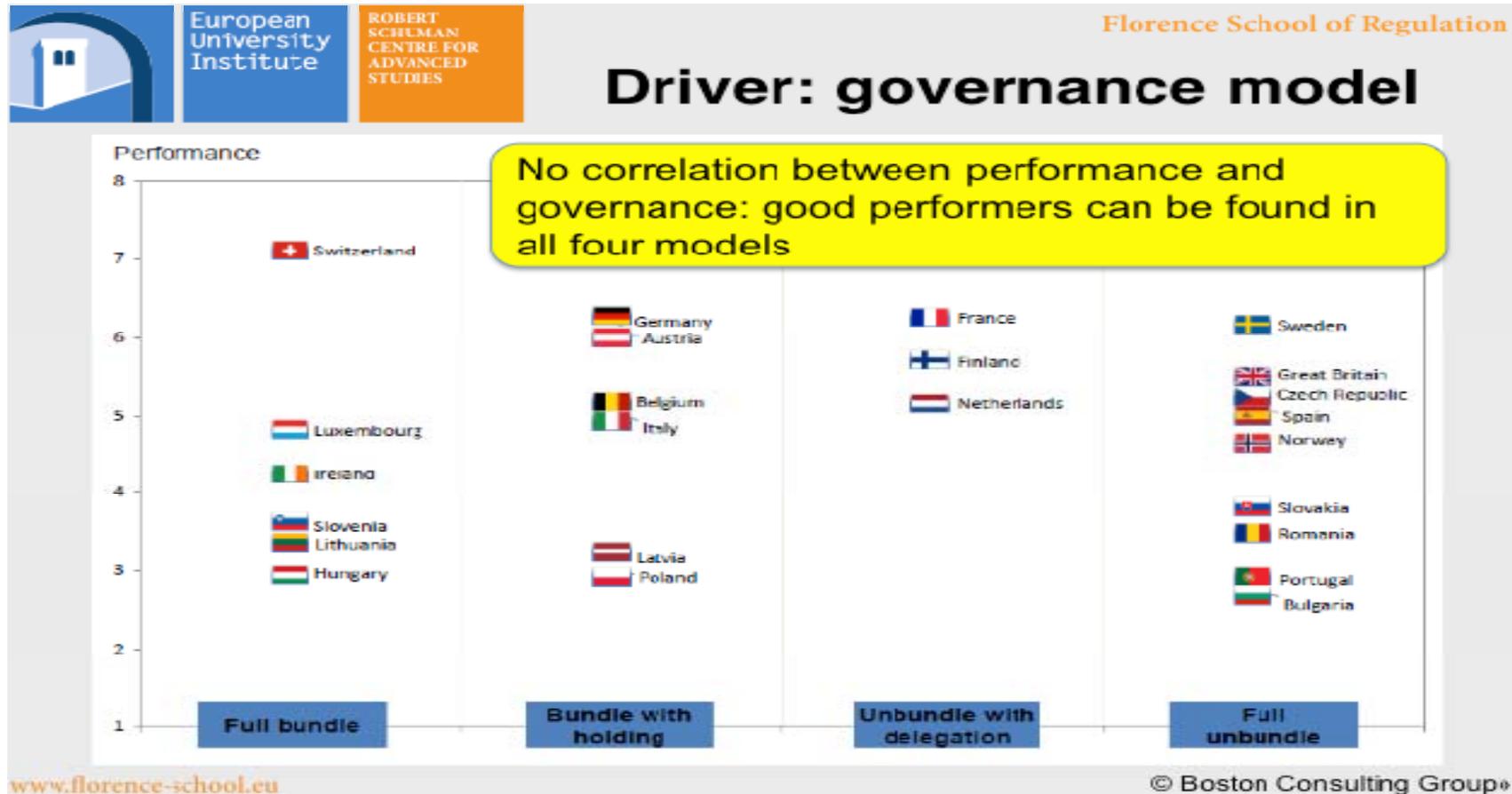
Révèle des déficits/mesures à prendre :

- Régulation
- Formalisation
- Formes d'organisation

3. Performance du système ferroviaire



3. Dépendance Gouvernance ↔ Performance

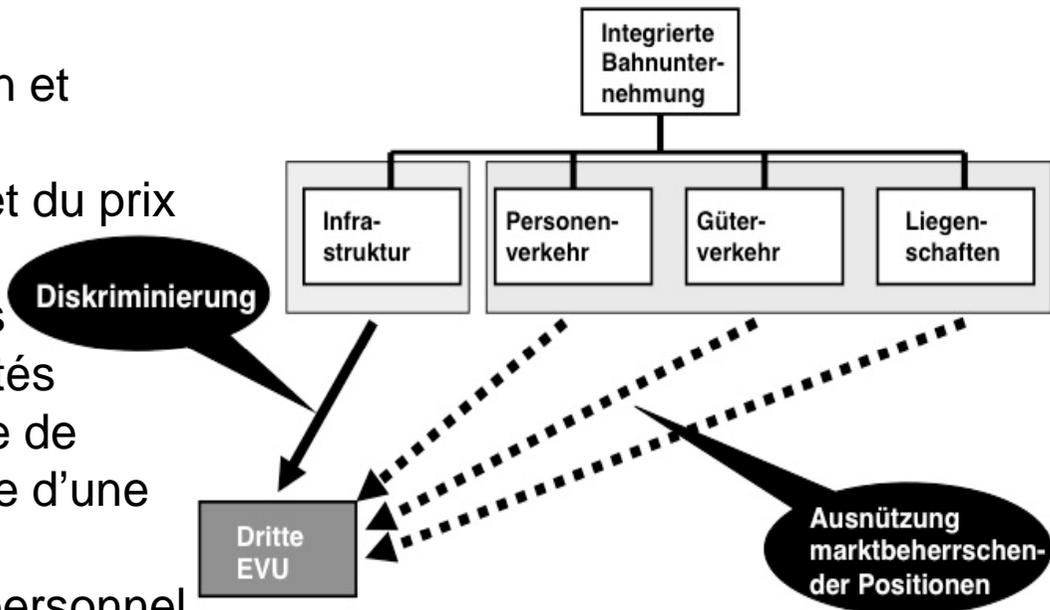




4. Discriminations potentielles le long de la filière de plus-value

Des discriminations peuvent se produire au niveau:

- du processus de planification et d'investissement
- de l'accès à l'infrastructure et du prix du sillon
- de la planification des sillons et de l'attribution des capacités
- de la conduite opérationnelle de l'exploitation et de la garantie d'une exploitation sûre
- des conditions d'emploi du personnel
- des processus d'information et des systèmes de données
- de la stratégie technologique et de migration





4. Discriminations potentielles

Les 10 principales discriminations possibles à haut potentiel de dégâts pour les co-soumissionnaires:

Processus décisionnel: développement du réseau dans l'optique de l'aménagement et du démantèlement, y compris classement par ordre de priorité temporelle

Modalités de financement des adaptations de l'infrastructure

Mandats croisés avec distorsion de la concurrence et implication de plusieurs divisions du consortium intégré

Fixation et application de la stratégie technologique, y compris la migration

Conditions techniques et d'exploitation requises des trains, y compris du matériel roulant et du personnel

Priorités accordées de facto dans la prévision d'attribution des sillons et des temps d'arrêt, conséquences sur la stabilité du réseau et la qualité du sillon

Confidentialité des données de planification des sillons, notamment en trafics marchandises et régional

Vitesse de déroulement des processus de commande des sillons, qualité générale du traitement des affaires courantes

Priorités accordées de facto dans le traitement opérationnel des trains

Flux d'informations entre ETF et EIF ainsi qu'entre ETF et clients, compatibilité des systèmes d'information



5. Mesures à prendre

- Discrimination potentielle en Suisse
- Service d'attribution des sillons indépendant
- Renforcer le régulateur
- Compatibilité UE / interopérabilité
- Gestion du système
- Diversité des rôles OFT / Confédération





6. Solutions aux problèmes annoncés?

<u>Empêcher les discriminations lors de l'accès au réseau</u>	<u>Accroître la performance</u> (Infra CH/ voie normale) (rentabilité, qualité, sécurité)
But: accès au réseau non discriminatoire	But: effet maximal des moyens mis en œuvre (synergies)
Mesure: Adaptation des cadres institutionnel et organisationnel à court et à moyen terme: 1 ^{er} cadre régulateur avec: – Service d'attribution des sillons indépendant – Régulateur puissant «Railcom»	Mesures: – Clarification des rôles – Règlement contraignant de la gestion du système – Promotion des potentiels de gain d'efficacité dans les entreprises par des systèmes incitatifs – Création de nouvelles plates-formes de coopération entre petites ET et grands groupes d'entreprises (coopération <-> concurrence?)



6.1 Régulateur aujourd'hui

Forces			Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none">Mise en œuvre efficace du mandat légal: impartialité, pragmatisme, coopérationStructure légères, faibles dépensesConnaissance du marché		<ul style="list-style-type: none">Bien que les chemins de fer (par. ex. dans le cadre des hearings) expriment leur insatisfaction, ils ne font pas appel à la CACF. Cela pourrait tenir au domaine d'activités actuellement restreint (par. ex. aucune compétence en cas de recours contre la planification de l'entretien et du renouvellement, aucune influence sur la mise en œuvre du développement du réseau) et trop peu de droits d'intervention (la réforme des chemins de fer 2.2 n'y remédie qu'en partie)- La répartition des rôles entre CACF – OFT – Sillon.ch n'est pas toujours claire ou les rôles définis ne sont pas respectés systématiquement dans la pratique.Les nouvelles exigences UE ne sont respectées qu'en partie / insuffisamment.
	Accès au réseau non discriminatoire en transport des marchandises	... après réforme des chemins de fer 2.2.	
Sanctions			
Obtention d'informations			
Recommandations aux autres			
Ex-ante (spontanément)			
Ex-post (spontanément)			
Ex-post (sur demande)			



6.2 Service d'attribution des sillons aujourd'hui

Forces	Faiblesse
<ul style="list-style-type: none">– L'accès au réseau non discriminatoire est mis en œuvre efficacement: il se déroule de manière impartiale et les avantages d'une planification intégrée sont conservés.– Les solutions aux conflits sont axés sur le marché et optimisent le système global. Le taux d'utilisation du réseau répond dans une large mesure aux souhaits des clients– Structures légères– Haut niveau de compétences et d'engagement des collaborateurs– Les chemins de fer suisses et étrangers ont bonne réputation	<ul style="list-style-type: none">– Trop faible indépendance des chemins de fer mandants: la gouvernance implique un potentiel d'influence– Mandat du propriétaire trop peu contraignant et fiable– La répartition des rôles n'est pas toujours claire ou les rôles définis ne sont pas respectés systématiquement dans la pratique– Trop peu d'informations pour une garantie indubitable de la non discrimination dans l'établissement de l'horaire



6.2 Service d'attribution des sillons demain

	Aujourd'hui	Demain
Propriétaire	CFF, BLS, SOB, UTP à 25%	Confédération à 100%
Mandat	Mandat résiliable du chemin de fer propriétaire	Mandat légal de la Confédération
Gouvernance	CA désigné par le propriétaire, compétences conformément aux statuts et CO	Mandat stratégique, compétences et composition du CA définis par la Confédération
Modèle de mandat pour l'établissement de l'horaire	Répartition peu claire des rôles chemins de fer/service d'attribution des sillons	Mandat clair, vue d'ensemble de tous les sillons horaires demandés et traités: condition indispensable pour que le service d'attribution des sillons puisse garantir l'exécution non discriminatoire du mandat
Suppression des engorgements	Plans d'utilisation du réseau et annonce de surcharge par le chemin de fer mandaté	Plans d'utilisation du réseau et suppression des engorgements par le service d'attribution des sillons, participation de ce dernier au développement du réseau
Encaissement de la redevance d'utilisation du sillon horaire	Par les chemins de fer	Par le service d'attribution des sillons
Compétence	Pour les réseaux des chemins de fer propriétaires	Pour tout le réseau à voie normale

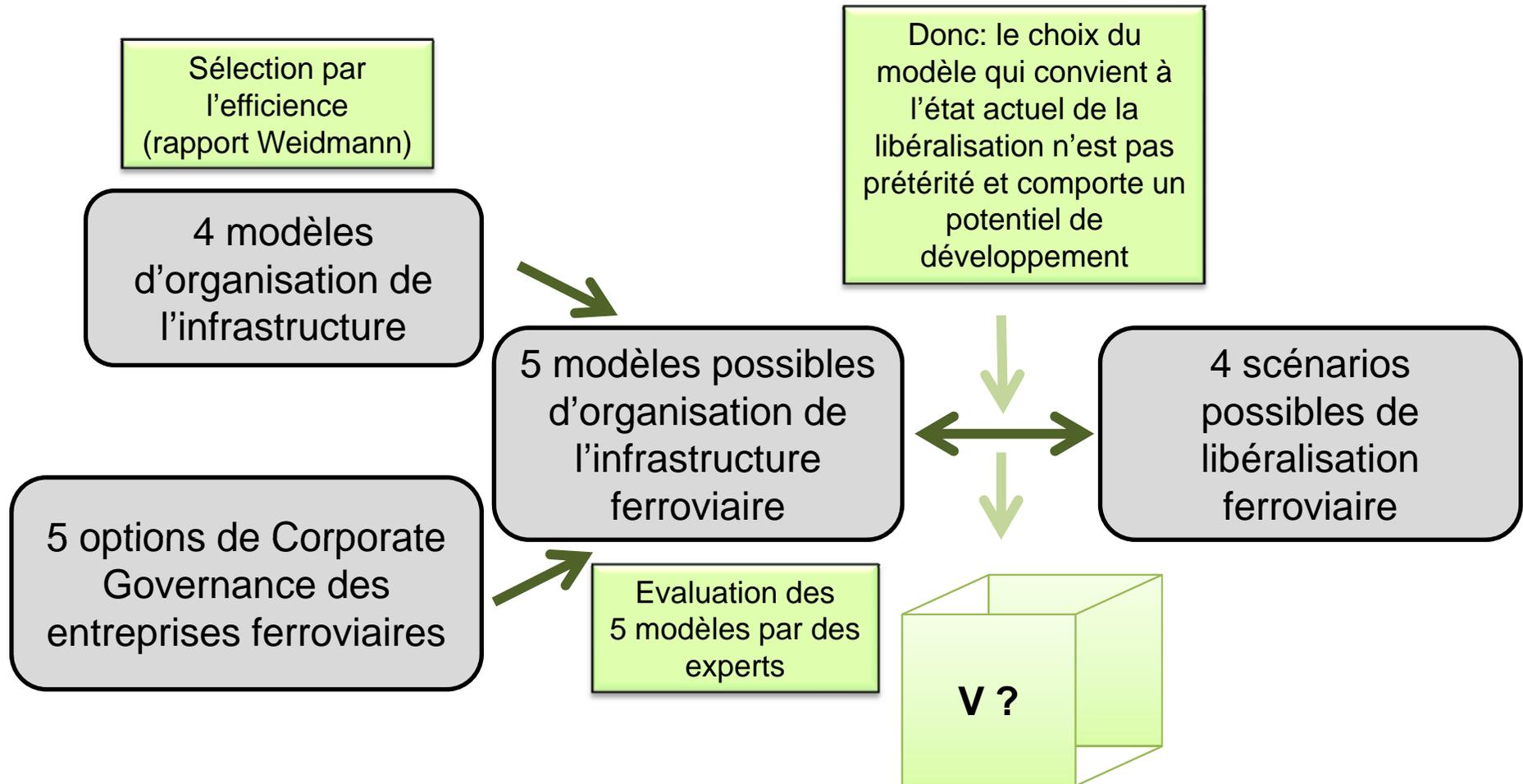


6.3 Autres questions considérées en TP

- Gestion du système / rôle d'intégrateur
- Dominance de Cargo dans la branche
- Rôle de propriétaire
- Développement et planification du réseau

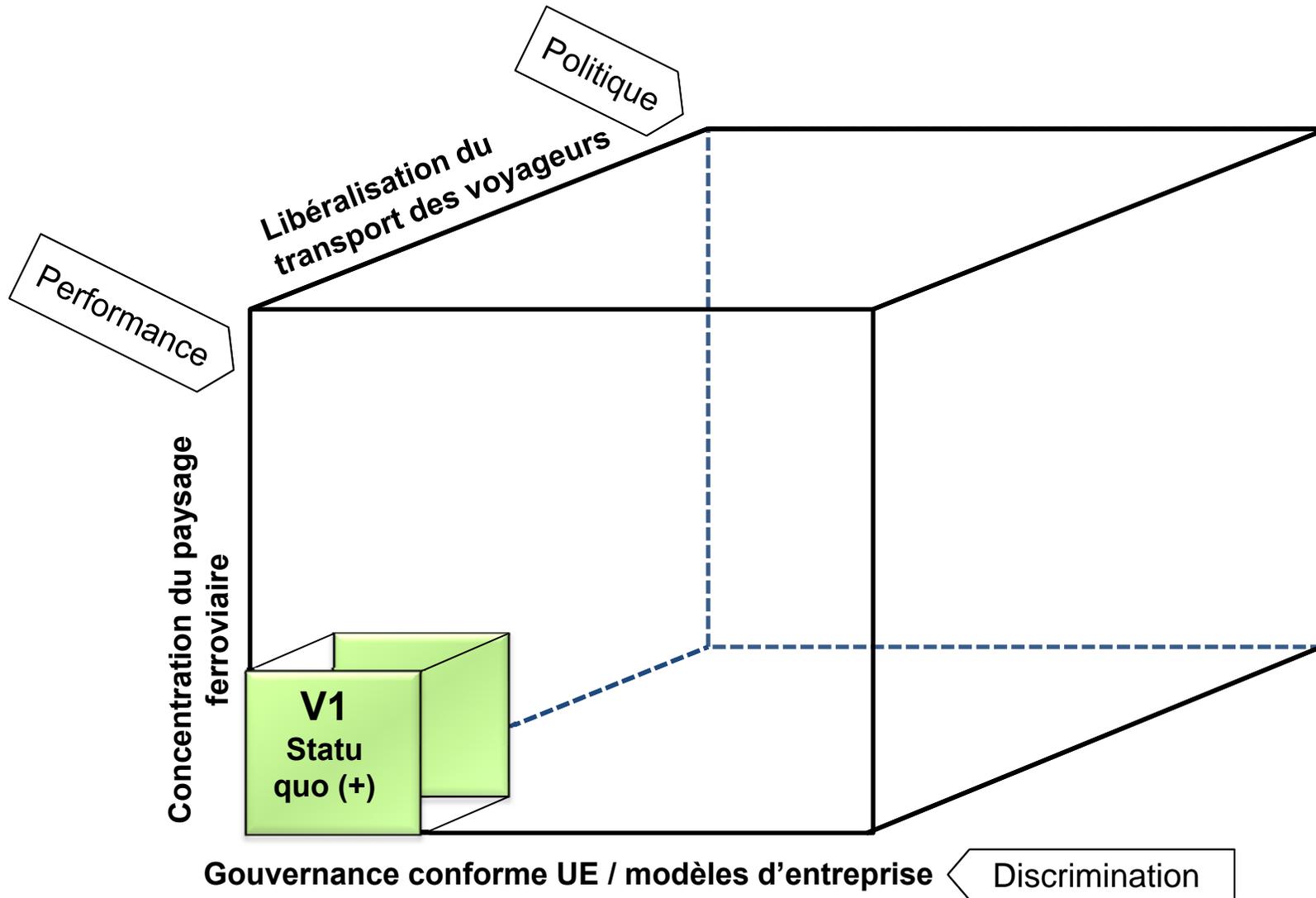


7. Développement du modèle EOIF: marche à suivre



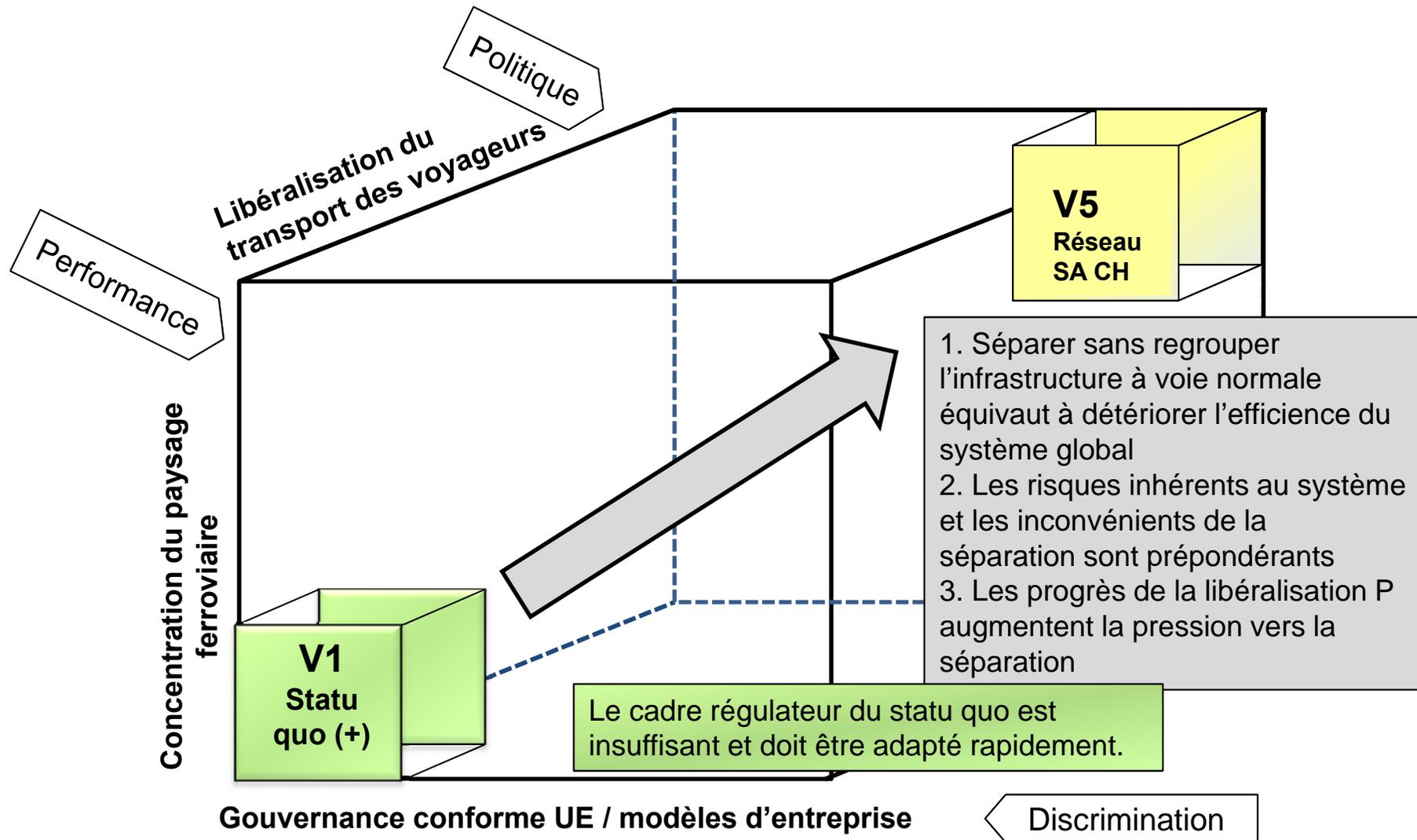


7.1 Développement du modèle EOIF





7.2 Conclusion: empêcher la séparation



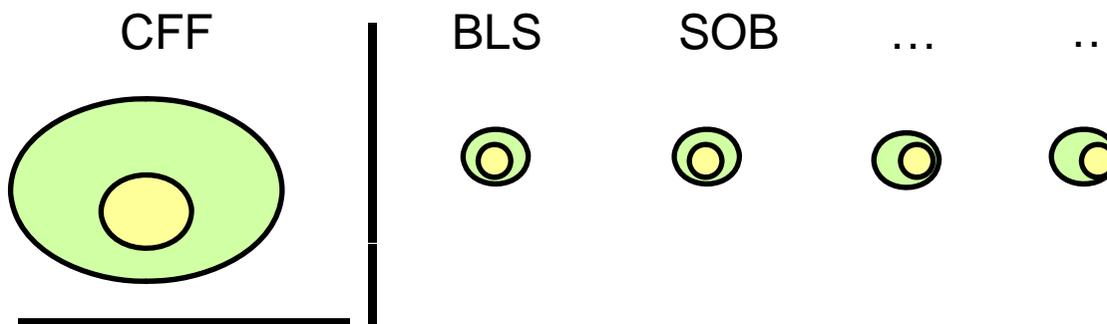
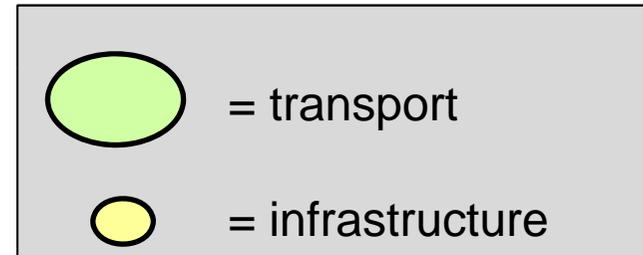
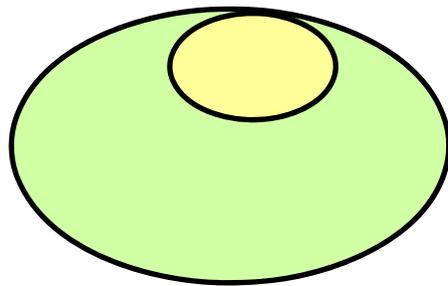


7.2 Arguments contre la séparation verticale

Du point de vue du groupe d'experts, la séparation est faisable en théorie, mais ce n'est pas la meilleure solution car:

- Le développement itératif du réseau et de l'offre de prestations dans le triangle de planification (modèle suisse de réussite) serait supprimé ou passerait au principe commanditaire/constructeur;
- Les synergies au niveau opérationnel seraient détruites (par ex. gestion des cas de panne, informations des clients);
- Les processus de direction et de soutien techniques perdraient de l'efficacité (hausse du besoin d'harmonisation et bureaucratie /formalismes);
- L'infrastructure serait moins proche des besoins des clients;
- Les innovations roue-rail seraient plus difficiles (par ex. ETCS)

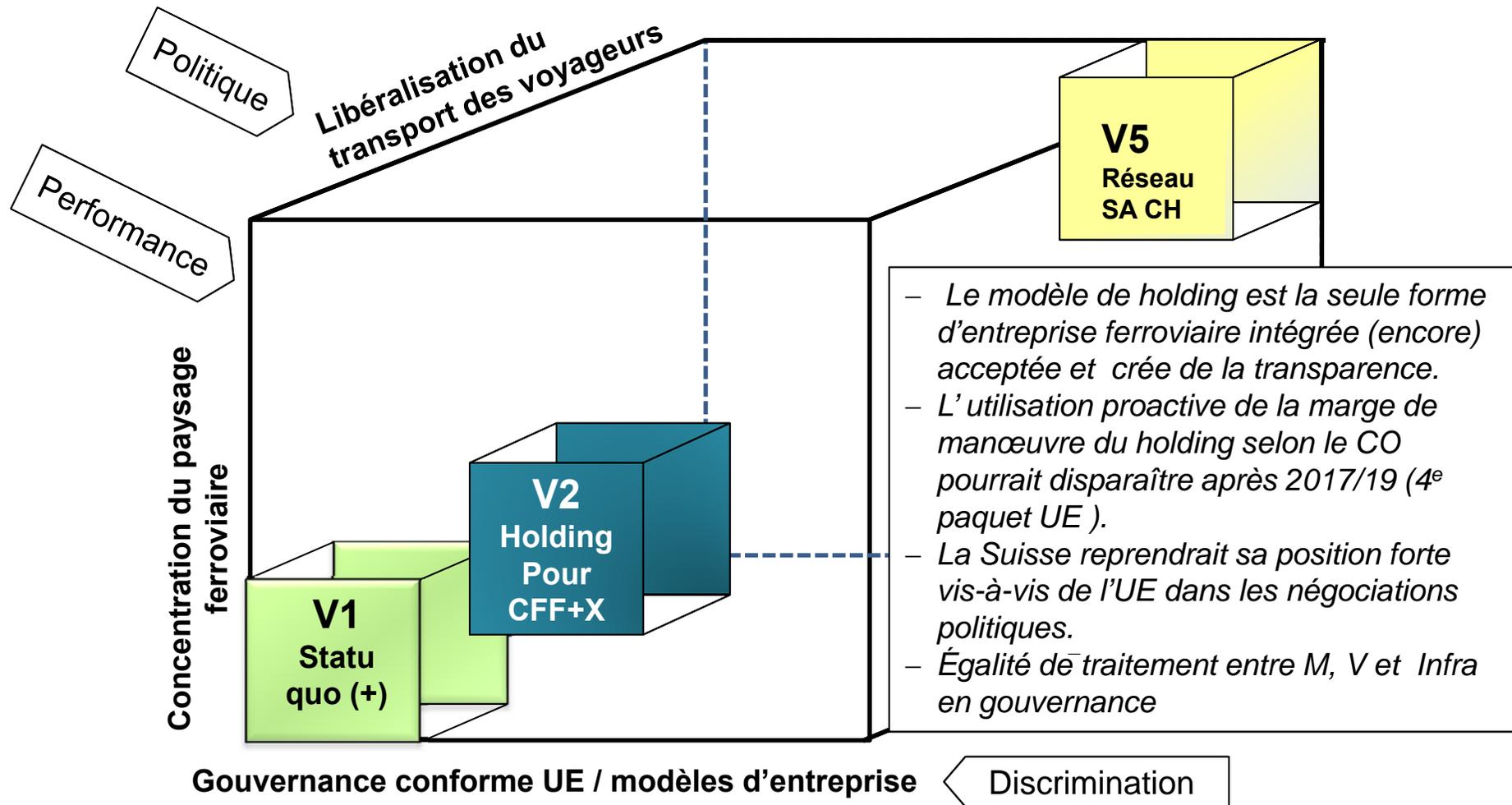
7.2 Conséquences d'une séparation de l'infrastructure dans le paysage ferroviaire suisse actuel



La séparation entraîne des inconvénients d'échelle critiques chez les petites ETC, d'où des problèmes d'efficacité dans le système global!



7.3 Variantes de modèles EOIF: modèle de holding (recommandé par le groupe d'experts)





7.3 Le modèle de holding en perspective

Pourquoi le modèle de holding?

- Unifier/clarifier/simplifier la gouvernance du paysage ferroviaire
- Créer la base de perspectives de développement à moyen et à long terme (en Suisse et pour l'accès au réseau UE)
- Améliorer l'efficacité du système grâce aux coopérations entre EIF moins dépendantes



7.3 Discriminations potentielles – aptitude des modèles* à les éviter

Discriminations potentielles	Statu quo plus	CFF+X en holding
Processus décisionnel: développement du réseau dans l'optique de l'aménagement et du démantèlement, y compris classement par ordre de priorité temporelle	✓	✓
Modalités de financement des adaptations de l'infrastructure	✓	✓
Mandats croisés avec distorsion de la concurrence et implication de plusieurs divisions du consortium intégré		✓
Fixation et application de la stratégie technologique, y compris la migration		✓
Conditions techniques et d'exploitation requises des trains, y compris du matériel roulant et du personnel		✓
Priorités accordées de facto dans la prévision d'attribution des sillons et des temps d'arrêt, conséquences sur la stabilité du réseau et la qualité du sillon	✓	✓
Confidentialité des données de la planification des sillons, notamment en trafic marchandises et régional		✓
Vitesse de déroulement des processus de commande des sillons, qualité générale du traitement des affaires courantes	✓	✓
Priorités accordées de facto dans le traitement opérationnel des trains	✓	✓
Flux d'informations entre ETF et EIF ainsi qu'entre ETF et clients, compatibilité des systèmes d'information		✓

* Un cadre régulateur approprié est le principal facteur d'influence permettant d'éviter les discriminations.



7.3 Perspective du holding: harmonisation du paysage ferroviaire à voie normale

	Structure de holding nécessaire	Motivation
CFF SA	OUI: perfectionnement de la structure actuelle de consortium/divisions	Gestionnaire du système sans maîtrise du marché, Balance of Power des unités d'entreprise, assurer la non discrimination
BLS SA	OUI: mise au point de la structure actuelle de consortium/participation	Balance of Power des unités d'entreprise, assurer la non discrimination
SOB	OUI: holding «léger» avec deux filiales, Transports et Infrastructure	Transparence et accès au réseau non discriminatoire
TPF	OUI: désenchevêtrement de la diversité complexe des secteurs	La mise en holding est décidée et se fera.
Thurbo SA	NON: Infrastructure de l'anc. ex-MthB gérée par les CFF	La coopération en gestion de l'infrastructure entre CFF et Thurbo génère du professionnalisme et des gains d'efficience



8. Recommandations du groupe d'experts

Le groupe d'experts propose les **orientations** suivantes:

- Régulateur plus puissant **RailCom** (perfectionnement de la CACF après la réforme des chemins de fer 2.2).
- **Service d'attribution des sillons neutre et indépendant**, qui assure l'accès non discriminatoire au réseau
- **Gestion du système et définition des rôles** comme base de coopérations entre les EIF entraînant des gains d'efficience
- **Modèle de holding comme base d'une direction intégrée** avec désenchevêtrement des secteurs de l'infrastructure et des transports aux niveaux organisationnel, économique et institutionnel, ce qui assure la transparence et la confiance nécessaire aux coopérations et évite la séparation verticale



8. Recommandations du groupe d'experts

Le groupe d'experts propose une voie pragmatique et échelonnée pour:

- ne pas déstabiliser ni mettre en danger le système actuel**
- conserver la haute qualité et la capacité du réseau/performance.**
- rapprocher le système ferroviaire suisse du développement européen**



9. Bilan

«Il ne s'agit pas prioritairement de mettre en œuvre le droit UE, mais de façonner et de perfectionner le système suisse qui fonctionne bien en le rapprochant intelligemment des règles UE.

Mieux vaut bien préparer le système à l'ouverture du marché que de l'exposer à cette ouverture alors que son fonctionnement n'est pas optimal.»

Les propositions du groupe d'experts sont unanimes



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de
la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Groupe d'experts Organisation de l'infrastructure ferroviaire



Conférence médiatique du 2 mai 2013

Suite à donner

Peter Füglistaler
Directeur de l'Office fédéral des
transports



Mission des experts accomplie

- ✓ Le groupe d'experts examine si, quand et le cas échéant dans quels **domaines il y a lieu de prendre des mesures de politique des transports** pour le perfectionnement du système infrastructure / rail en Suisse.
- ✓ Le groupe d'experts étudie des options et soumet des **propositions en vue d'un modèle entrepreneurial et de transport judicieux et praticable en Suisse**, qui tiennent compte des **intérêts de la Suisse**
- ✓ dans le cadre des **obligations vis-à-vis de l'UE**, serve au perfectionnement de la bonne qualité du trafic ferroviaire et assure
- ✓ le **fonctionnement inter-entreprises du système global des TP**.



Recommandations et étapes suivantes

	Aujourd'hui	Étape 1	Étapes x, y	But
Paysage ferroviaire	CFF + X	CFF + X	CFF + X	Plusieurs entreprises
Intensité de la concurrence	Concurrence en transport des marchandises		Ouverture du marché du transport des voyageurs	Concurrence (par mise au concours)
Organisation de l'infrastructure	Entreprises intégrées	Entreprise intégrée structurée en holding	Société de réseau pour un réseau interopérable (holding ou séparé)	Société de réseau pour un réseau interopérable
Gestion du système	Collaboration au cas par cas	Gestionnaires du système mandatés (surtout infrastructure)		
Non discrimination	Sillon.ch porté par CFF, BLS, SOB et UTP	Sillon.ch, entreprise fédérale, compétente pour le réseau interopérable		
Surveillance de la concurrence	Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF)	RailCom		RailCom





Calendrier de la première étape EOIF

Étape	Délai
Auditions sur le rapport	Août 2013
Table ronde	Septembre 2013
Décision du Conseil fédéral	Décembre 2013
Projet à mettre en consultation	Printemps 2014
Message au Parlement	Fin 2014



Merci beaucoup

