

## **Incitation à l'accroissement de l'efficacité énergétique grâce au modèle de prix du sillon**

### **Audit auprès de l'Office fédéral des transports, des CFF SA et de BLS SA**

#### **L'essentiel en bref**

---

Le rail compte parmi les plus gros consommateurs de courant en Suisse. Sur le réseau des CFF, cette consommation atteint environ 2400 GWh par an, soit un chiffre comparable à la consommation de quelque 630 000 ménages. Dans son projet de Stratégie énergétique 2050, la Confédération reconnaît la nécessité de prendre des mesures visant à augmenter l'efficacité énergétique du trafic ferroviaire. Il s'agit entre autres de créer des incitations financières directes à l'accroissement de cette efficacité en intégrant les coûts réels de l'énergie dans le système du prix du sillon. Le prix du sillon permet de facturer les coûts d'infrastructure, prix du courant de traction inclus, aux entreprises de transport ferroviaire (ETF) et d'indemniser ainsi les gestionnaires d'infrastructure. CFF Infrastructure facture aux ETF qui empruntent son réseau 220 millions de francs par an en moyenne pour le courant de traction, soit environ 20 % des recettes du prix du sillon qui s'élèvent à 1,1 milliard de francs.

Le Contrôle fédéral des finances (CDF) a vérifié si, sur la base du système du prix du sillon, des incitations étaient créées pour que les ETF accroissent leur efficacité énergétique. L'audit a été mené auprès de l'Office fédéral des transports (OFT), de CFF Infrastructure et de quatre ETF (CFF Trafic voyageurs, CFF Cargo, BLS Trafic voyageurs et BLS Cargo). Les résultats se réfèrent au système du prix du sillon de 2016.

#### **Incitation par la facturation du prix du courant de traction**

Les conditions requises pour un minimum de transparence dans les valeurs de consommation d'énergie mesurées et dans les coûts énergétiques ainsi que pour la mise en œuvre d'une facturation conforme au principe de causalité sont remplies. De manière générale, la pratique de la facturation conforme à ce principe est à même de créer une incitation financière pour les ETF.

La pratique actuelle de facturation du prix du courant de traction n'est qu'en partie conforme au principe de causalité. Cette facturation repose sur deux types de prestations relatives au prix du sillon, à savoir les prestations de base et les prestations complémentaires. La facturation conforme au principe de causalité progresse à des rythmes différents.

Quant aux prestations de base, le prix du courant de traction facturé à partir du fil de contact (traction proprement dite et alimentation du train pendant le trajet) s'élève chaque année à environ 215 millions de francs. CFF Infrastructure a apporté au système du prix du sillon les modifications nécessaires au processus de décompte du prix du courant de traction sur la base des valeurs réelles mesurées. Le nouveau processus de décompte présente encore quelques points faibles, ce qui se traduit par un taux de décompte insuffisant. Les CFF avaient déjà décelé cette lacune avant l'audit du CDF et engagé des mesures pour y remédier.

Par le biais des prestations complémentaires, ce sont quelque 17 millions de francs qui sont facturés par an au titre de l'alimentation en courant de véhicules en stationnement et de la consommation de courant de traction pour les prestations de manœuvre. Les CFF mènent des premiers examens à ce sujet sur la possibilité de procéder à des décomptes portant sur des valeurs réelles.



Parmi les ETF auditées, seul BLS Cargo a créé les conditions requises pour une facturation conforme au principe de causalité. Il a déjà équipé ses véhicules d'appareils de mesure de consommation d'énergie et est inscrit pour la facturation réelle des prestations de base. Les autres ETF prévoient de s'équiper complètement d'ici fin 2018. BLS Trafic voyageurs escompte également un potentiel considérable d'économies au niveau des prestations complémentaires et s'attend prochainement lui aussi pour ces prestations à une facturation conforme au principe de causalité.

### **Des conditions cadres importantes**

Les CFF et BLS ont identifié un grand potentiel afin d'augmenter l'efficacité énergétique du courant de traction et œuvrent activement à la mise au point et à la concrétisation de mesures réalisables dans des conditions rentables. Jusqu'à présent, ce n'est pas tant le système du prix du sillon que des objectifs en matière d'image et de développement durable des entreprises qui constituent le principal moteur de la mise en œuvre de mesures susceptibles d'accroître l'efficacité énergétique.

Vu le contexte qui leur est propre, les incitations à passer prochainement à la facturation des valeurs réelles pour les ETF sont diverses. Pour le trafic régional, elles sont atténuées par le fait que les découverts enregistrés sur certaines lignes sont compensés par le commanditaire. Pour l'essentiel, les baisses de coûts ne conduisent pas à une amélioration des résultats mais à une réduction des indemnités. Pour le trafic marchandises par contre, l'incitation est grande car la part du courant de traction dans le prix du sillon est élevée, entre 20 et 30 %. Pour le trafic voyageurs, cette part représente environ 15 à 20 %.

Faute de valeurs de mesure suffisantes, il est actuellement impossible, selon les CFF, de quantifier l'impact d'une introduction généralisée de la facturation des valeurs réelles sur le prix du courant de traction dans chacun des trafics (trafic marchandises, régional et grandes lignes). Dans l'ensemble, il faut s'attendre à des transferts de coûts d'une ampleur inconnue entre les catégories de trains et les lignes ou les prestations complémentaires.

### **Agir sur la fixation du prix du courant de traction pour les fournitures à CFF Infrastructure**

Le prix de CFF Énergie est directement intégré au calcul des prestations incluses dans le prix du sillon avec courant de traction. Il incombe notamment à l'OFT de régler de façon univoque la maîtrise d'œuvre du «courant de traction» avec les CFF. CFF Énergie étant l'unique fournisseur de courant de traction en Suisse, elle se trouve en situation de monopole. Il convient donc de définir précisément les conditions cadres de l'exploitation du réseau et de fixer clairement le prix du courant de traction de CFF Énergie.

Par ailleurs, les exigences de l'OFT envers CFF Infrastructure quant à la facturation de la part du courant de traction dans le prix du sillon ne sont pas toujours bien définies. Il faut s'assurer que les éléments et critères sous-jacents à la fixation de montants forfaitaires soient régulièrement révisés et actualisés.

### **Texte original en allemand**