

Stratégie CFF et avenir du rail en Suisse.

Andreas Meyer, CEO SBB AG

5. Dezember 2016

CITraP – La Communauté
d'Intérêts pour les Transports
Publics, Section Vaud



andreas.meyer@sbb.ch



[@AndreasMeyer](https://twitter.com/AndreasMeyer)



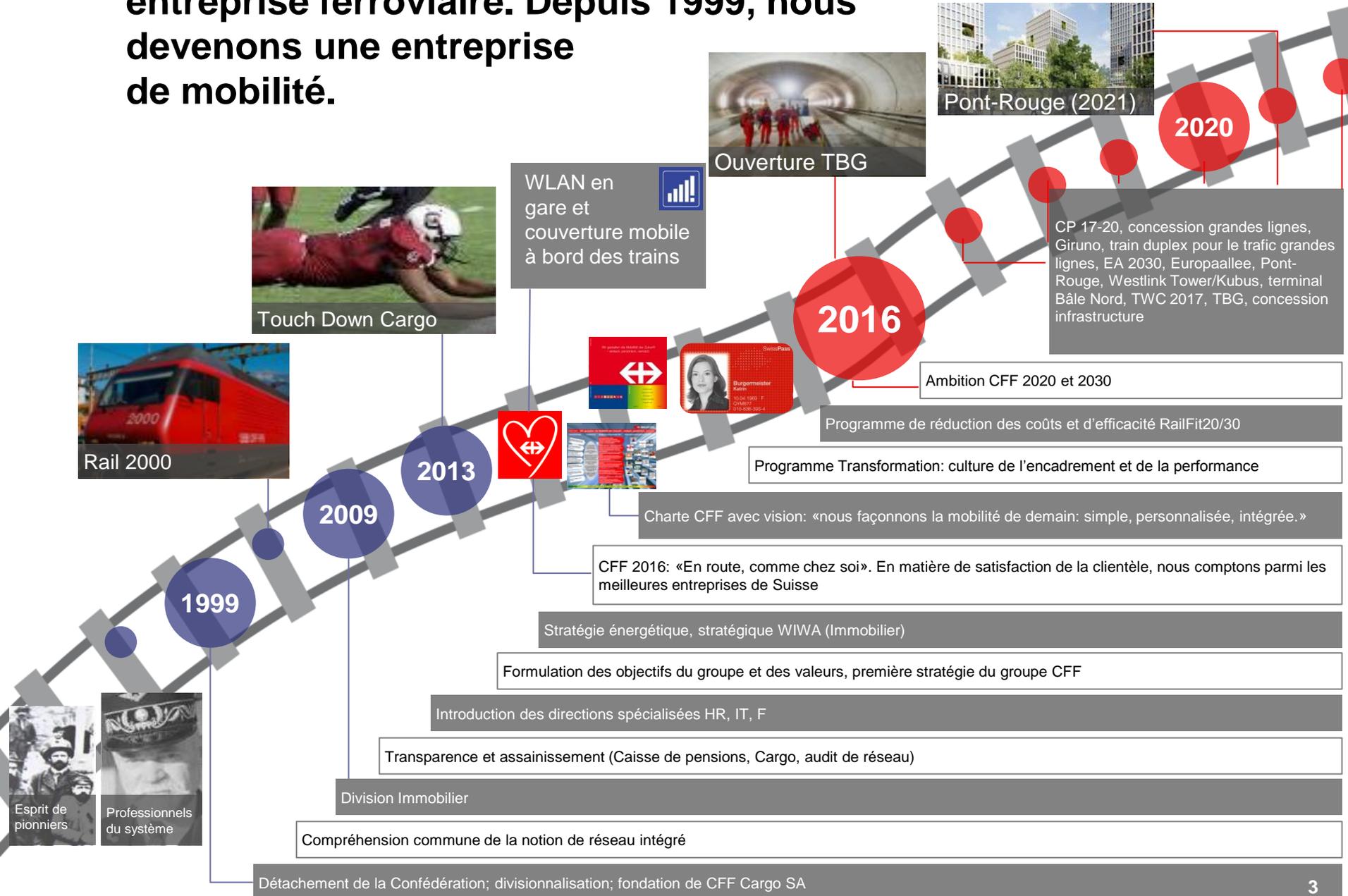
facebook.com/ceo.sbb



**Innovation,
Précision,
Fiabilité**



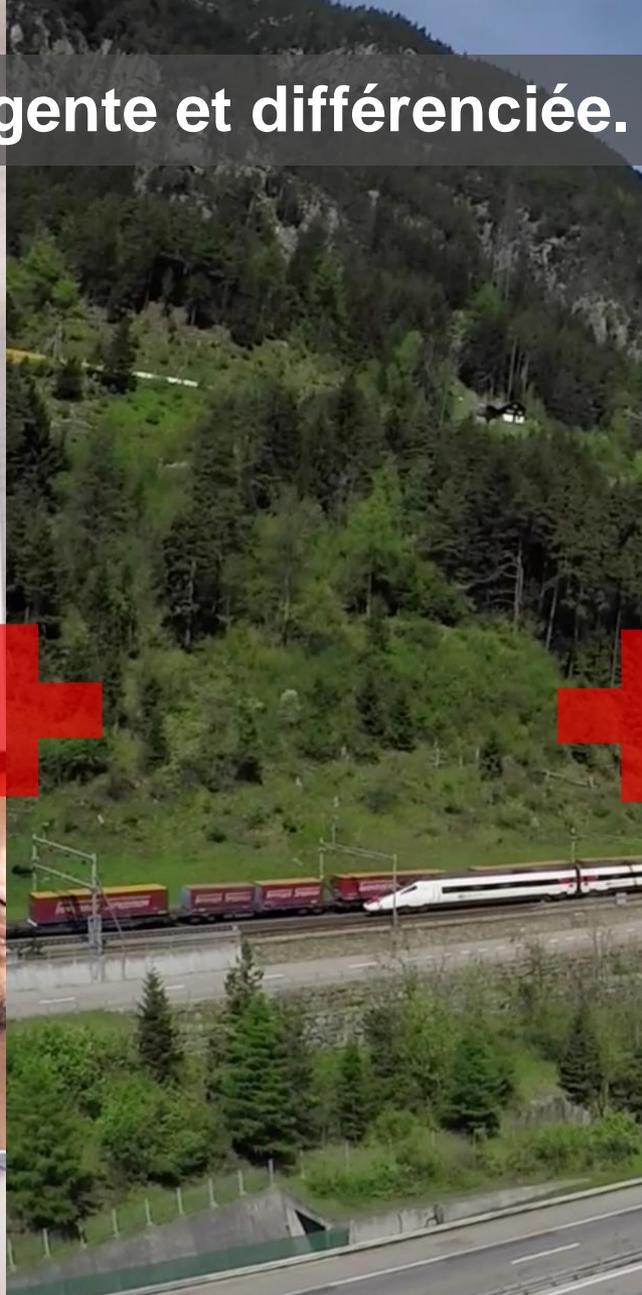
Depuis plus de 100 ans, nous sommes une entreprise ferroviaire. Depuis 1999, nous devenons une entreprise de mobilité.



Croissance intelligente et différenciée.



Prestataire de service de mobilité de confiance



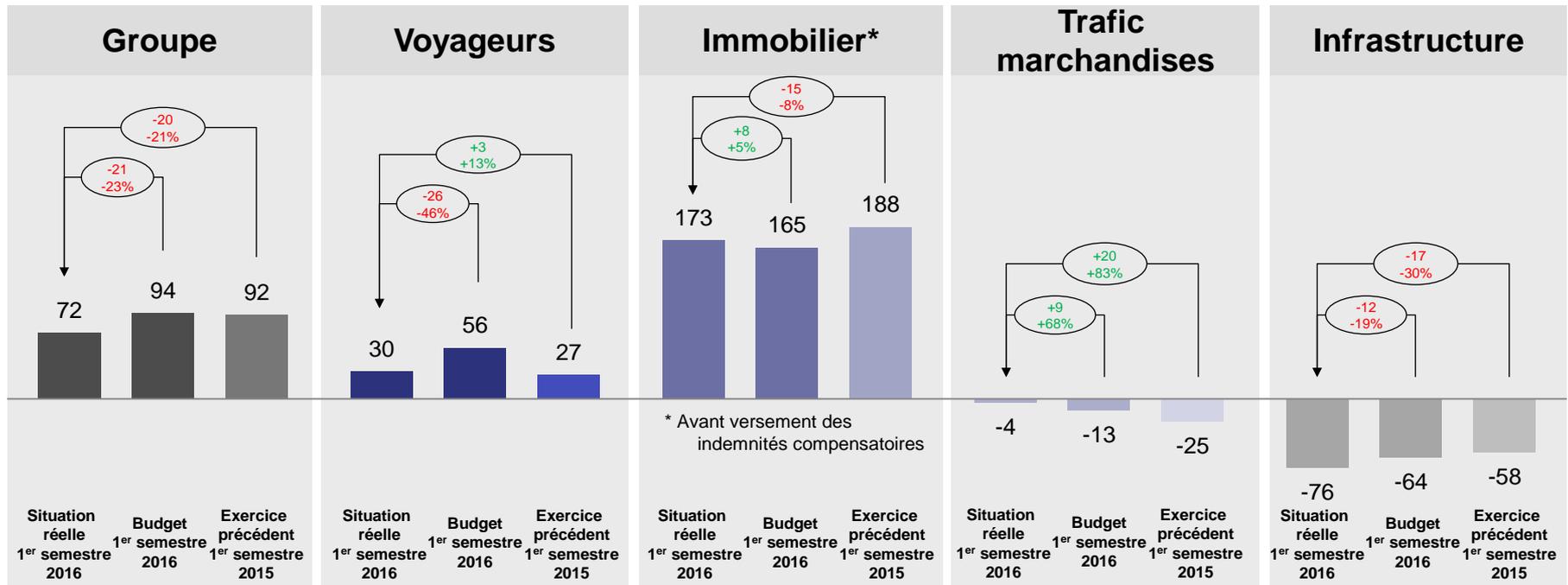
Chemin de fer fort



Partenaire de développement attrayant

Au premier semestre 2016, recettes sous pression en trafic grandes lignes et en trafic international voyageurs; charges de personnel en hausse.

Résultats du groupe et des divisions en millions de CHF

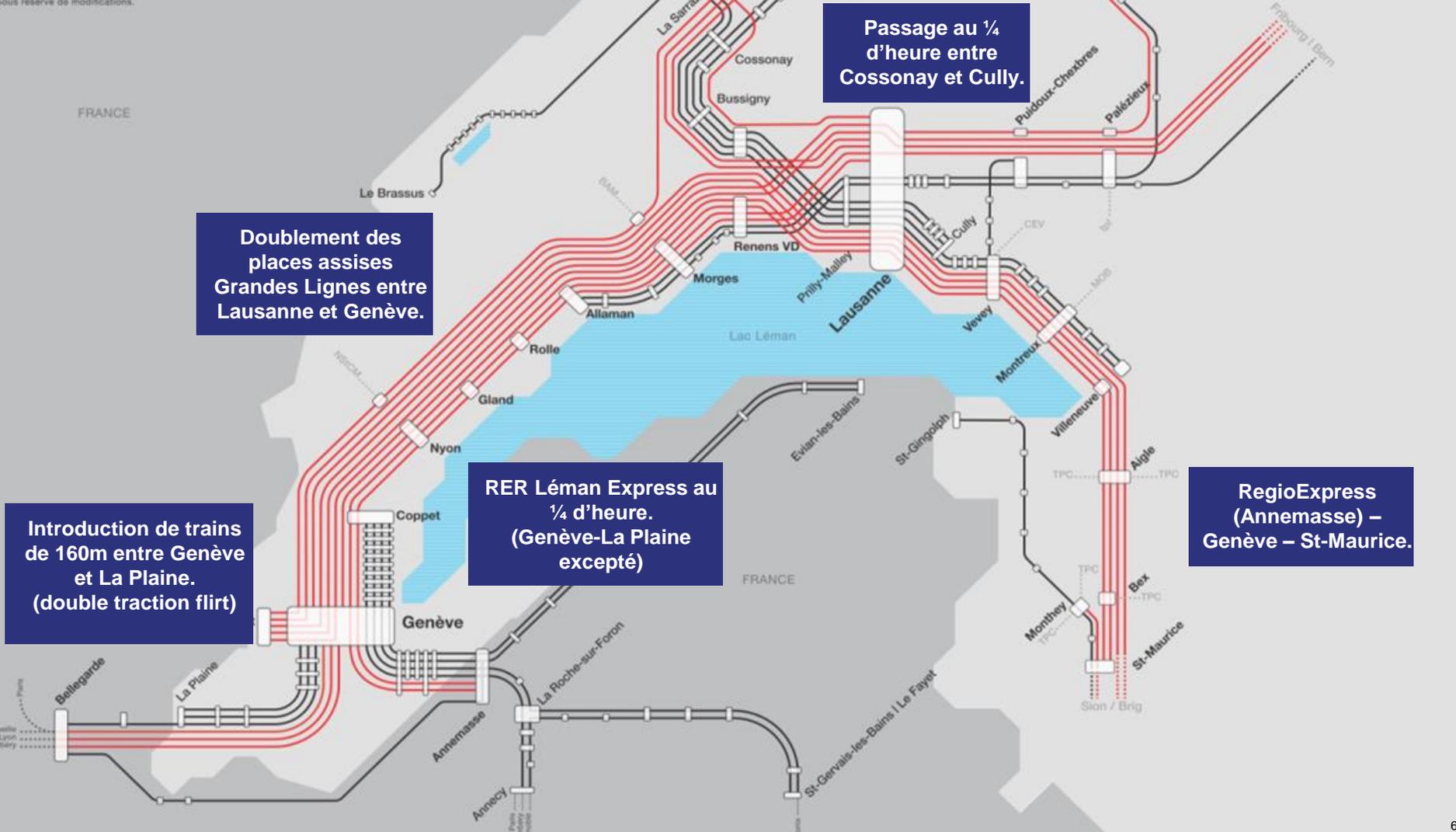




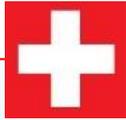
Léman 2030: investissement de 3.8 Mia CHF.

- Une relation aller-retour RER / S-Bahn
- Une relation aller-retour RER / S-Bahn
- ETC / KTU
- Halte IC / IR / RE
- Halte RER / S-Bahn

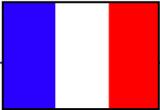
© CFF Léman2030 / mai 2011
Sous réserve de modifications.



Une flotte, moderne et confortable, affichera les couleurs du Léman Express.



23
FLIRT
France



17
Régiolis
CÉVA



 SBB CFF FFS

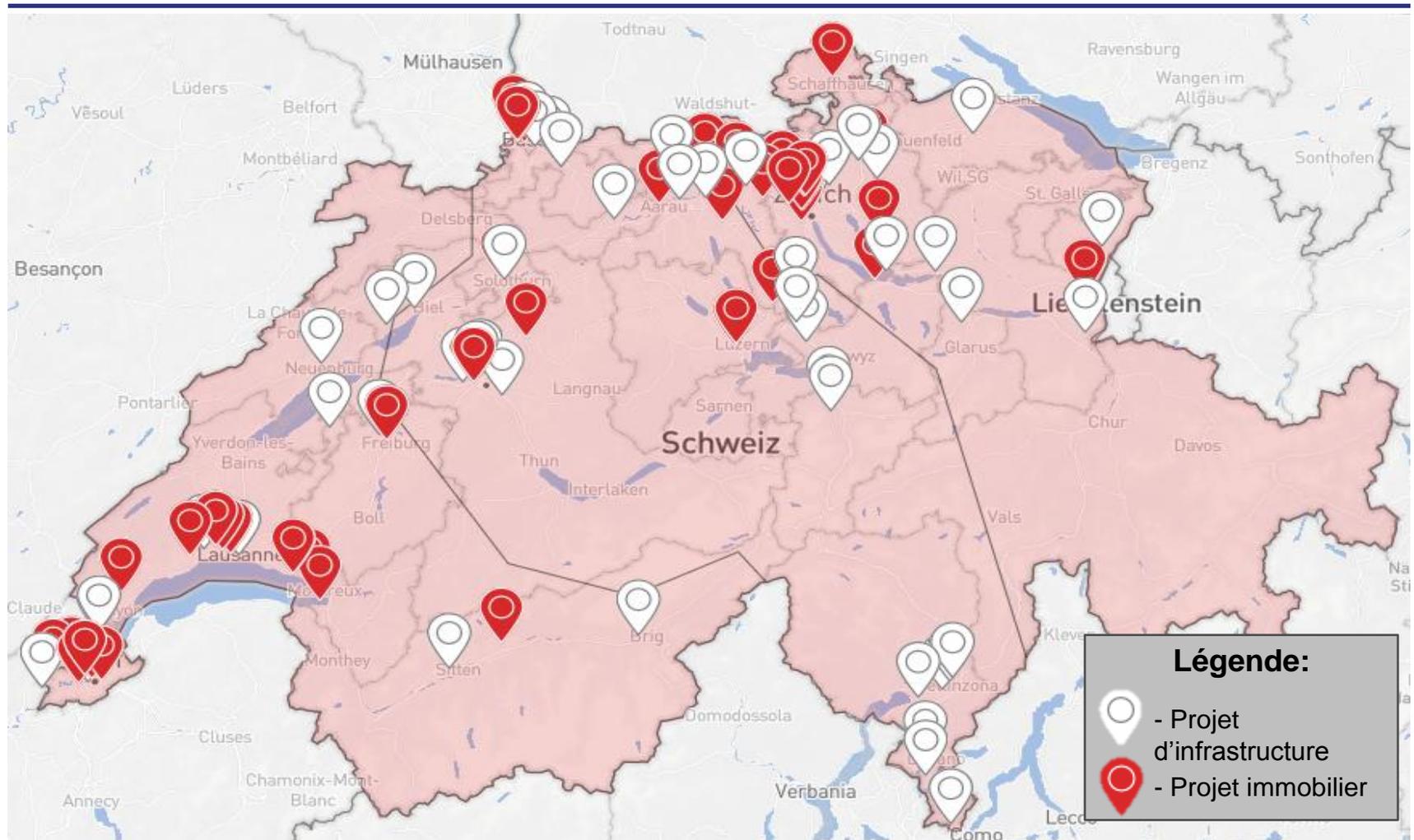
236
mio.
CHF

220
mio.
EUR

AUVERGNE – Rhône-Alpes*

Sur actuellement 122 grands projets, 41 se trouvent dans la région Ouest et 18 dans le canton de Vaud.

Projets immobiliers et d'infrastructure dont les coûts globaux sont supérieurs à CHF 50 millions



Notre vision **Nous façonnons la mobilité de demain: simple, personnalisée, intégrée.**

Défis

Positionnement

Orientations stratégiques des CFF

Sélection de programmes de mise en œuvre

Les exigences de la clientèle et les comportements de mobilité sont en pleine mutation.

La concurrence intermodale s'accroît, également en raison d'une transparence accrue.

Les coûts globaux du système ferroviaire augmentent, les autres modes de transport prévoient des économies chiffrées à 50%.

Les nouvelles technologies accélèrent les développements (sécurité, capacités, flexibilité, respect de l'environnement).

Une planification coordonnée des capacités rail/route s'impose.

Les conditions réglementaires et d'aménagement du territoire augmentent.

Les fonds publics diminuent.

Nous organisons la chaîne de mobilité pour nos clients, de manière simple et flexible.

Nous nous connectons avec les autres, physiquement et numériquement.

Nous nous concentrons sur les atouts du chemin de fer, offrons un bon rapport prix-prestation et renforçons ainsi notre compétitivité.

Nous aménageons les gares et les quartiers pour en faire des lieux de vie attrayants.

Nous sommes l'épine dorsale et le moteur des transports publics en Suisse, et intégrons la perspective économique.

Nous améliorons la qualité de vie et la compétitivité de la Suisse.

Accroître la satisfaction client
Développer une offre simple et orientée sur les besoins individuels, de porte à porte. Améliorer notre reconnaissance envers la clientèle et entretenir un lien de confiance.

Améliorer le résultat, pérenniser le financement.
Augmenter les recettes (tarifications différenciées, si possible sans augmentations tarifaires générales), investir de manière ciblée, réduire les coûts globaux du système, renforcer la productivité/le taux d'occupation, limiter/réduire l'endettement.

Renforcer la fiabilité du système ferroviaire intégré.
Assurer la ponctualité et la sécurité des prestations de transport et de voyage, sur une infrastructure robuste et dans des gares accueillantes, et garantir un conseil personnalisé, y compris en cas de perturbation.

Se concentrer sur le marché suisse et se connecter à l'étranger.
Consolider consciemment le leadership sur le marché suisse tout en privilégiant un esprit de coopération et renforcer les collaborations en trafic ferroviaire international.

Innover de façon ciblée.
Positionner les CFF comme intégrateur de mobilité en Suisse et exploiter les nouvelles technologies, en réseau avec les entreprises, les hautes écoles et d'autres partenaires.

Promouvoir et valoriser la performance individuelle.
Mettre en œuvre une énergie positive permettant d'atteindre des résultats de premier ordre, par un encadrement cohérent, une attitude exemplaire, une collaboration intersectorielle et des compétences d'avenir.



Orientation clientèle



Supply Chain Management



Projets de développement



RailFit20/30



Entretien/intervalles



Étape d'aménagement 2030



Management RSQ



Ponctualité



583 Concession grandes lignes



Perspectives globales



Axe nord-sud du Saint-Gothard



Points nodaux de mobilité



Véhicules autonomes



Trafic marchandises intelligent



Réseau d'innovation



Planificateur de voyage de porte à porte



Culture de l'encadrement et de la performance



Numérisation

Orientations stratégiques des CFF.

1

Accroître la satisfaction client

Développer une offre simple et orientée sur les besoins individuels, de porte à porte. Améliorer notre reconnaissance envers la clientèle et entretenir un lien de confiance.

2

Améliorer le résultat, pérenniser le financement.

Augmenter les recettes (tarifications différenciées, si possible sans augmentations tarifaires générales), investir de manière ciblée, réduire les coûts globaux du système, renforcer la productivité/le taux d'occupation, limiter/réduire l'endettement.

3

Renforcer la fiabilité du système ferroviaire intégré.

Assurer la ponctualité et la sécurité des prestations de transport et de voyage, sur une infrastructure robuste et dans des gares accueillantes, et garantir un conseil personnalisé, y compris en cas de perturbation.

4

Se concentrer sur le marché suisse et se connecter à l'étranger.

Consolider consciemment le leadership sur le marché suisse tout en privilégiant un esprit de coopération et renforcer les collaborations en trafic ferroviaire international.

5

Innover de façon ciblée.

Positionner les CFF comme intégrateur de mobilité en Suisse et exploiter les nouvelles technologies, en réseau avec les entreprises, les hautes écoles et d'autres partenaires.

6

Promouvoir et valoriser la performance individuelle.

Mettre en œuvre une énergie positive permettant d'atteindre des résultats de premier ordre, par un encadrement cohérent, une attitude exemplaire, une collaboration intersectorielle et des compétences d'avenir.

Investissements ciblés/ innovations



Offres/connectivité
Développement de quartiers
Durabilité
Qualification du personnel

Coûts globaux du système



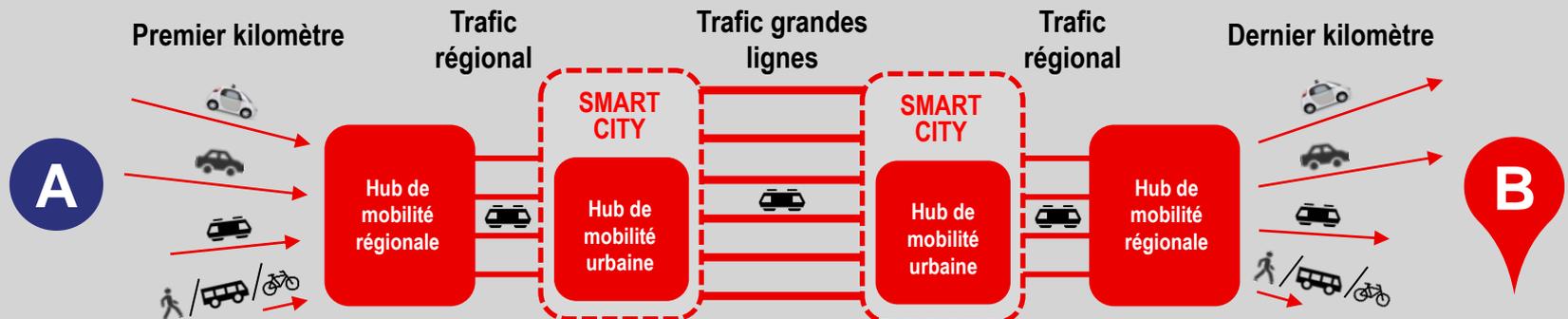
Numérisation/nouvelles
technologies
Hausse de la productivité
Transformation/suppression de
postes de travail

Recettes et taux d'utilisation



Marketing
Assortiment/prix
Comportement des clients
Tarification de la mobilité?

Organisation de la chaîne de mobilité



Culture de l'encadrement et de la performance

Après l'assainissement, TWC 2017 constituera la base de la modernisation du trafic par wagons isolés.

Assainissement 2005-2013

- Réduction du nombre de points de desserte
- Renonciation aux transports non rentables

TWC 2017

- Lisser la courbe de variation du trafic
- Système de réservation
- Flexibilité

Vision TWC 2025

Modèle d'affaires, structures du réseau, automatisation, plan de mise en œuvre

Perspective à long terme du TWC

Nouveaux transporteurs/sortie

Démanteler

Créer une
base

Développer

Envisager des solutions de rechange

Les techniques d'automatisation vont amener un gain majeur de productivité.

Clients



Production



Maintenance



Asset Intelligence



Wayside Technology



Mobile Devices



Couplage automatique



Essai de freinage automatique



Conduite autonome dans les gares de triage



Sûrs de soi et coopératifs.



SwissPass



Jones
Angelina Gabriela

07.02.1980 F
AAA000
000-000-000-0

04714
1085005



La concurrence en trafic voyageurs international s'accroît.

Bremen Hamburg Berlin
SBB CFF FFS

France/Lyria

- Effondrement du résultat dû à la concurrence



Allemagne

- Oppositions aux projets de construction, financement



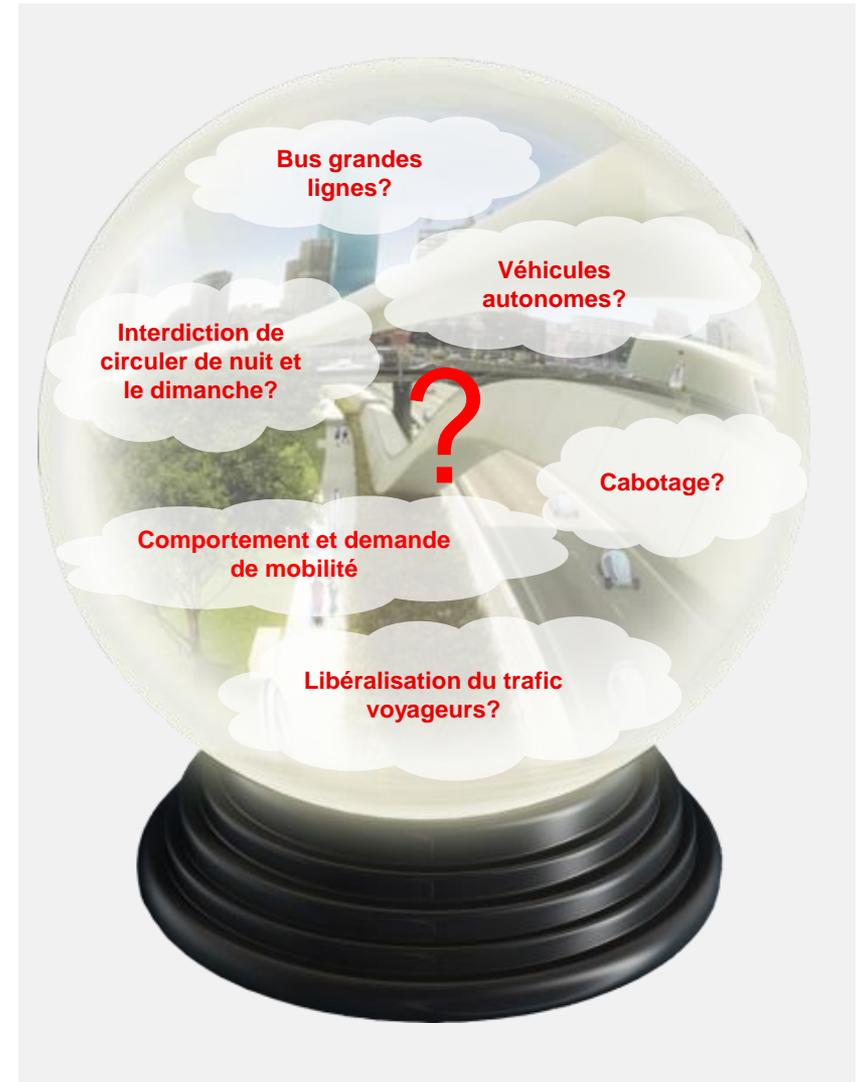
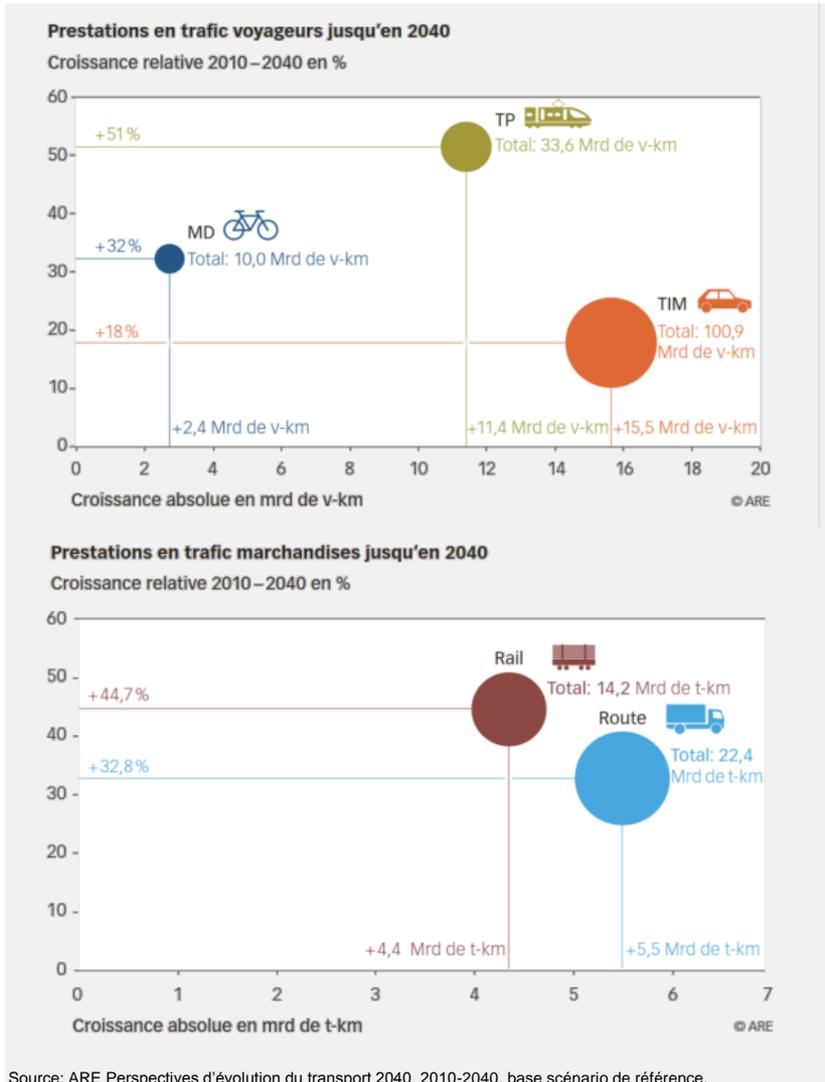
Italie

- Ponctualité nord-sud
- Trafic voyageurs international contre trafic régional

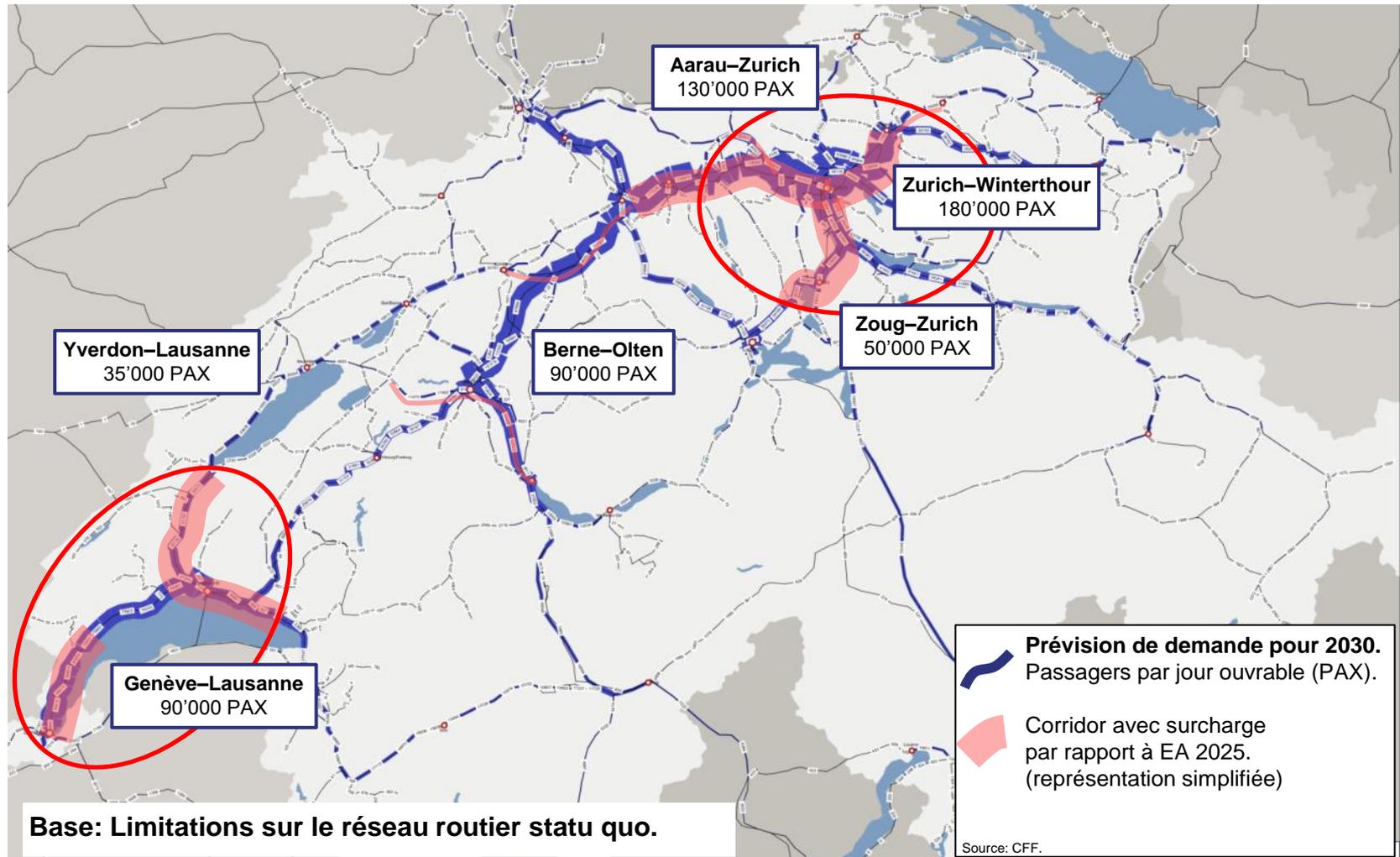


La mobilité est un marché en croissance ...

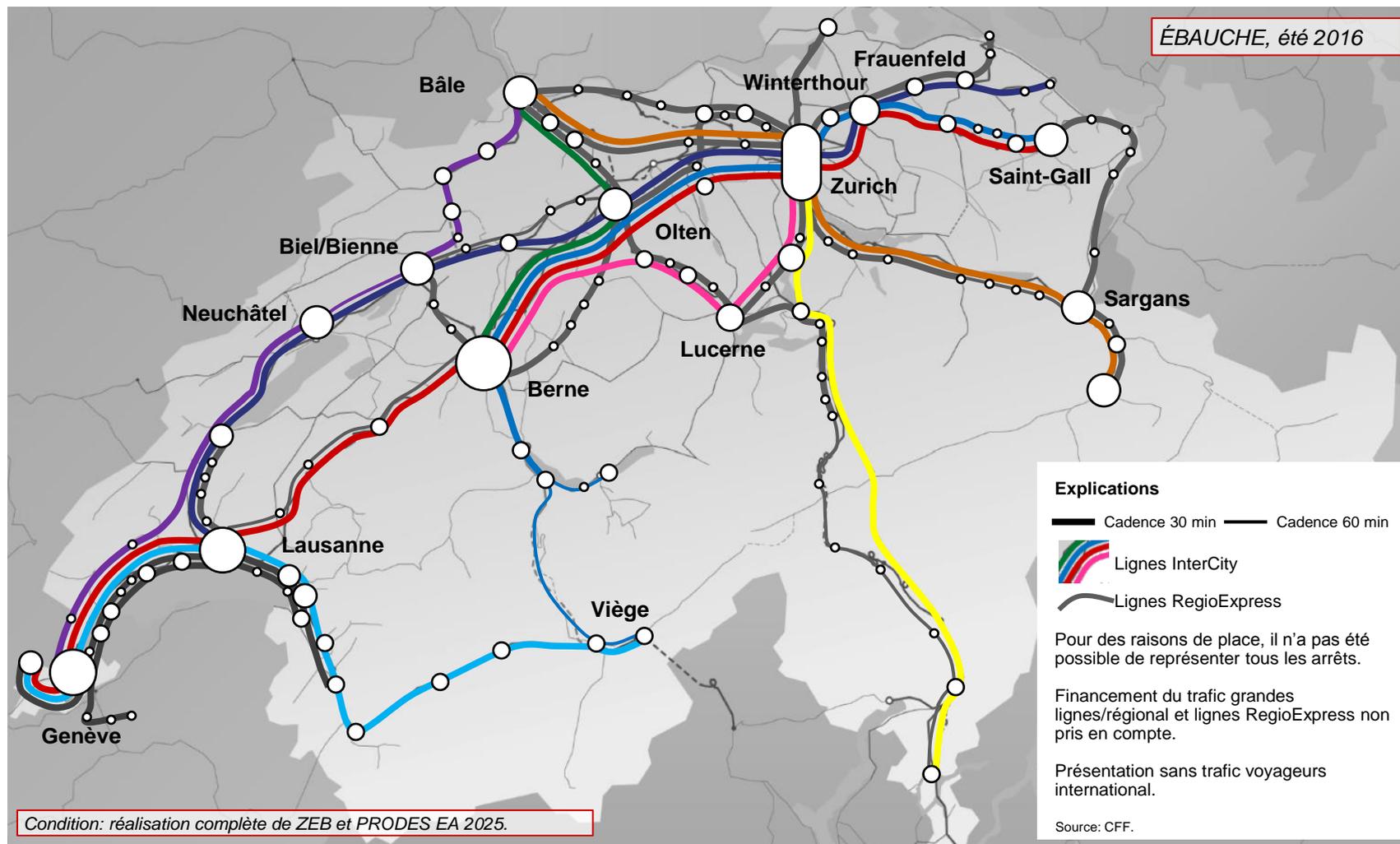
... mais de plus en plus marqué par les incertitudes.



Quels problèmes de mobilité doit résoudre PRODES EA 2030?



Les CFF travaillent à un concept national d'offre pour les trafics « grandes lignes », régionaux et des marchandises à l'horizon 2035. Priorités : clientèle et rentabilité.

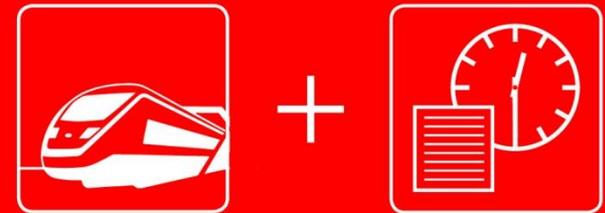


PRODES EA 2030/35 doit améliorer le rapport coût-utilité du chemin de fer.

L'objectif de PRODES EA 2030/35 est d'améliorer le rapport prix-prestation pour les clients et la compétitivité du chemin de fer. C'est pourquoi il est nécessaire **d'éviter les mauvais investissements.**

Il faut privilégier les projets qui apportent un **grand avantage à long terme à la clientèle, qui sont financables** et supportables d'un point de vue **économique** même face à la concurrence des autres formes de mobilité.

Les aménagements doivent intervenir là où le chemin de fer apporte les plus grands avantages **face aux autres modes de transport.** Parallèlement, les CFF exploitent **toutes les mesures d'amélioration du taux d'occupation** afin d'éviter des aménagements inutiles.



Actuellement, les priorités des CFF sont les suivantes (état novembre 2016).



Trafic voyageurs: sur les lignes sur lesquelles davantage de places sont requises et où il est possible d'acquérir de nouveaux clients, l'offre doit être étendue.

Trafic marchandises: priorité à l'introduction d'un réseau express intégral.

Mesures d'infrastructure:

- Zurich–Winterthour: tunnel de Brütten et 4^e voie Zurich Stadelhofen
- Yverdon–Lausanne/–Genève: accroissement des capacités pour les trafics grandes lignes, régional et marchandises
- Zurich–Zoug–Lucerne: accroissement des capacités pour le trafic grandes lignes avec le tunnel de base de Zimmerberg II.

Rail 4.0 : simplification de la conduite de l'exploitation et des installations de sécurité.

Installations de sécurité aujourd'hui:

Installations extérieures (env. 115'000)

Signalisation



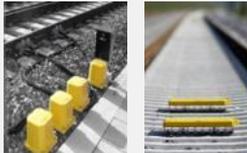
17 000 Signaux nains.
17 000 signaux principaux.
Env. 1000 panneaux.

Réseau de données



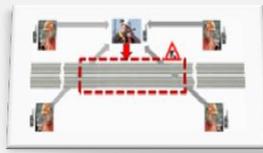
1000 antennes.

Détection des trains



29 000 dispositifs d'annonce de l'état libre de la voie.

Alarme de chantier



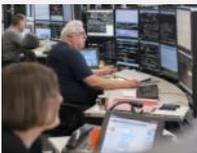
Par sentinelle.

Installations intérieures



34 appareils à manettes.
347 enclenchements à relais.
123 appareils d'enclenchement électroniques.

Horaire/ exploitation



Conduite de l'exploitation env. 1290 ETP.

- Planification manuelle à différents horizons temporels.
- Pas de changement d'intervalles de sillons.
- Production partiellement automatisée.
- Manipulations manuelles dans les domaines de la manoeuvre, des garages et des intervalles.

Rail 4.0: réduction jusqu'à 70% des installations extérieures

Signalisation



Réseau de données



3000 antennes + connectivité.

Géolocalisation



Tablette localisable sécurisée dotée de divers applis.

Installation d'alarme mobile localisable.



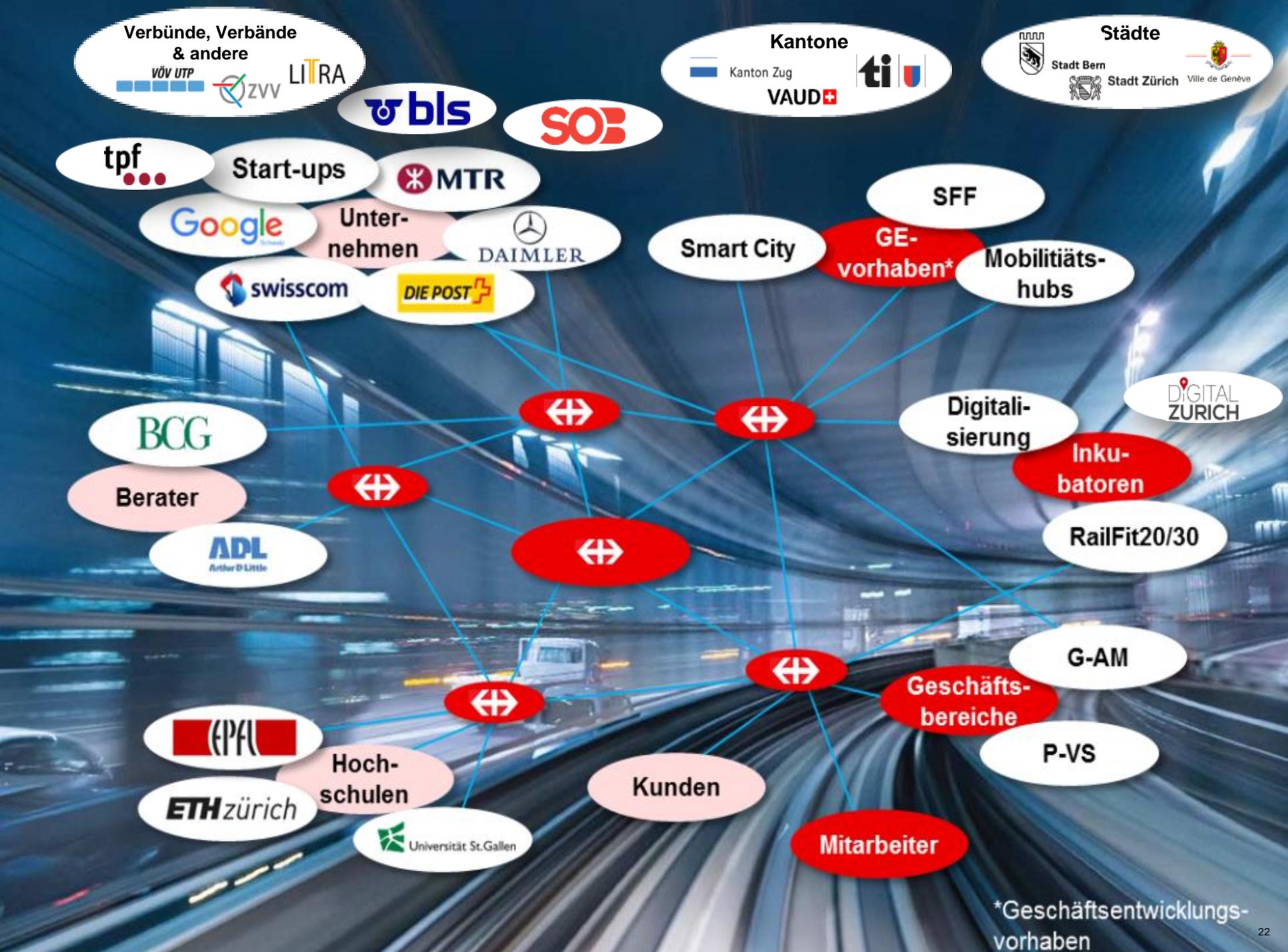
Migration de l'intelligence vers des centres de calcul redondants.



Gestion automatisée de l'horaire et de la conduite de l'exploitation.

Objectifs

- Amélioration durable des résultats d'environ **CHF 450 mio**, par année grâce à une automatisation et une réduction des équipements de **70%**
- Augmentation de la capacité des sillons sur le réseau de **15% à 30%**
- Augmentation de la disponibilité des installations de sécurité de **50%**
- Réduction du taux de collision actuel de **90%** (gares de triage et travaux)
- Meilleur débit de donnée **> 20 Mbit/sec.**





Pour notre clientèle, pour les régions – pour toute la Suisse.

Nous façonnons la mobilité de demain:
simple, personnalisée, intégrée.

