Le BLS dans le paysage ferroviaire helvétique

Bernard Guillelmon, CEO, 30.4.2010

bls

Sommaire

1. Bref portrait de BLS SA
2. NFLA Lötschberg: bilan intermediaire et perspectives
3. Vers une nouvelle définition du paysage ferroviaire suisse: positionnement du BLS
4. Conclusion

Les origines du BLS

1906

Constitution de la Compagnie ferroviaire des Alpes bernoises Berne – Lötschberg - Simplon

Objectif: relation directe entre

le Nord de la France, Benelux et l'Italie

1997

Fusion avec les compagnies

BN, GBS, SEZ

2006

Fusion avec la compagnie RM

BLS SA aujourd'hui

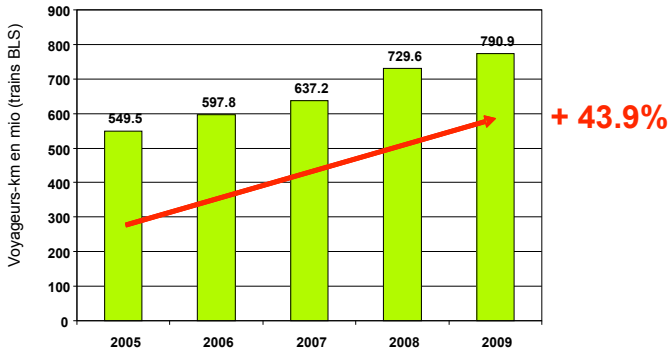
Canton BE 55.75%
Confédération 21.7%
Autres: 22,55%

Trafic voyageurs

- Trafic régional dans 7 cantons; 6 lignes RER, 4 lignes RE et div. lignes Régio
- 700 km réseau de lignes fer
- 200 km réseau lignes de bus
- Transport autos au Lötschberg
- Navigation Oberland bernois
- Plus de 50 mio de voyageurs au total

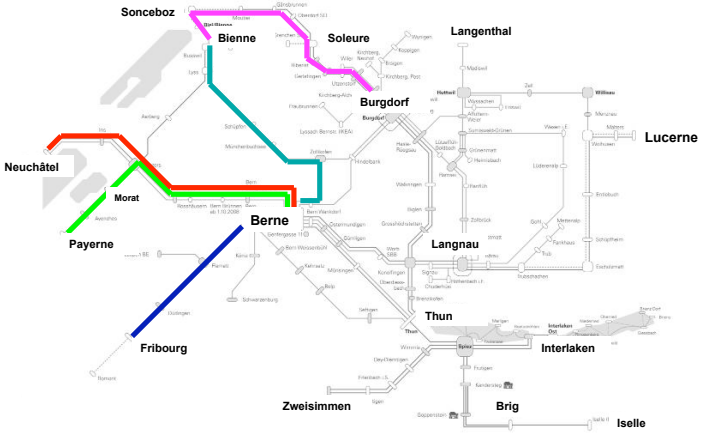
Evolution du trafic voyageurs

Réseau ferroviaire BLS



Le réseau de lignes du BLS:

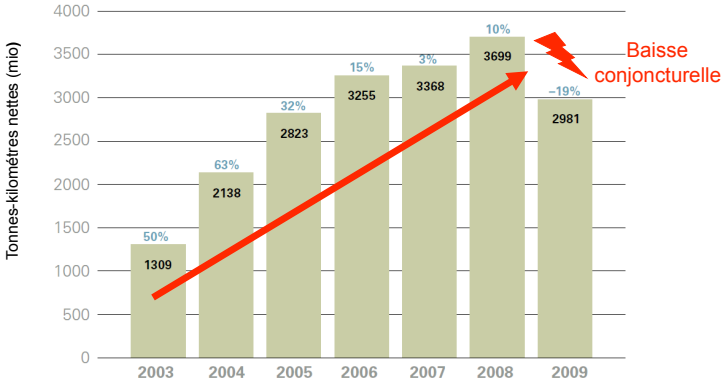
Un «Pont» entre la Romandie et la Suisse alémanique à developper!



BLS Cargo SA

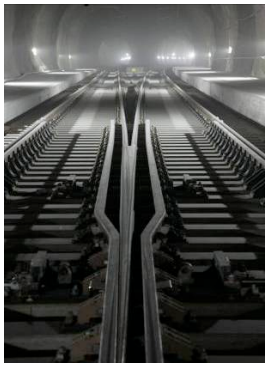
- Offre de trains complets sur les axes clés en Suisse et en transit
- Modèles de production transfrontaliers (locomotives et conducteurs de loc) et partenariats
- Parts du marché (2009):
  - transit alpin suisse: 41%
  - axe du Lötschberg: 58%

Evolution du trafic machandises
trains BLS Cargo



Infrastructure (BLS Netz AG)

Longueur du réseau propriété BLS SA	434 km
Longueur du réseau exploité	520 km
Nombre de tunnels	71
Tunnels les plus longs:	
Tunnel de base du Lötschberg (2007)	34,6 km
Tunnel de faîte du Lötschberg (1913)	14,6 km
Tunnel du Mont-de-Granges (1915)	8,6 km
Ponts de plus de 2 m de longueur	402
Nombre de gares et points d'arrêt	132
Gare la plus basse: St-Blaise-Lac	432 m ü.M.
Gare la plus élevée: Goppenstein	1216 m ü.M.



NLFA Lötschberg:
bilan intermediaire et perspectives

Axe du Lötschberg: genre de trains (horaire 2010)

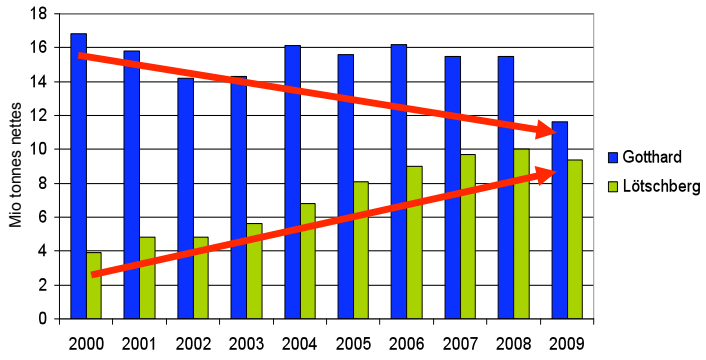
Ligne de faîte

Trains/Jour	Vitesse	
34	125 km/h	
72–180	110 km/h	
Jusqu' à 40	100 km/h	

Ligne de base

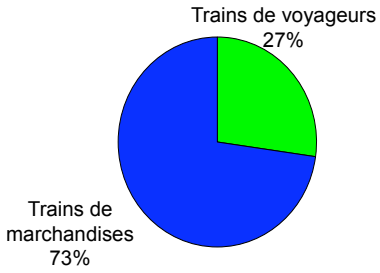
Trains/Jour	Vitesse	
Jusqu' à 60	100 km/h	
37	200 km/h	
12	**250 km/h***	

Forte croissance du trafic des marchandises sur l'axe Lötschberg-Simplon

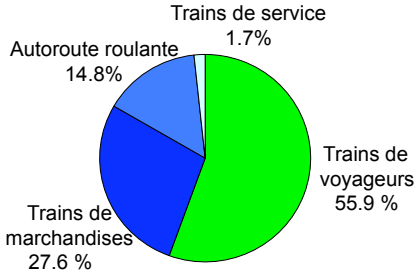


Source: Confédération

Ligne de base du Lötschberg: Forte demande dans le trafic des voyageurs

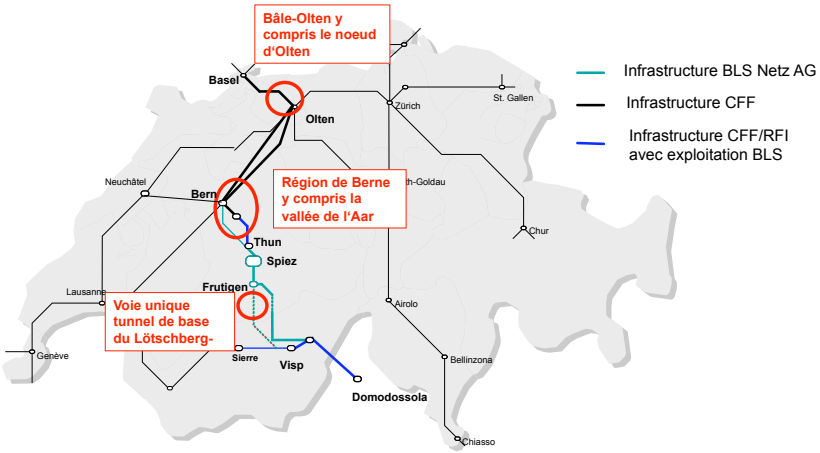


Concept d'offres Fintp 1997
(en cas de taux d'occupation à 100%)

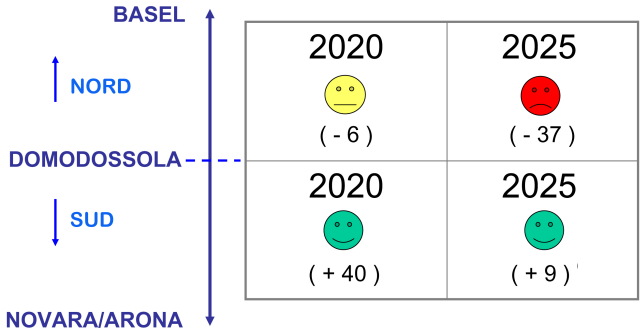


Répartition effective des circulations depuis le 9.12.2007
(en cas de taux d'occupation à 77%)

Goulets d'étranglement dans le corridor nord-sud



Capacité suffisante sur l'accès sud du Simplon



Entre parenthèses: nombre de trains supplémentaires par jour en fonction du développement de la demande

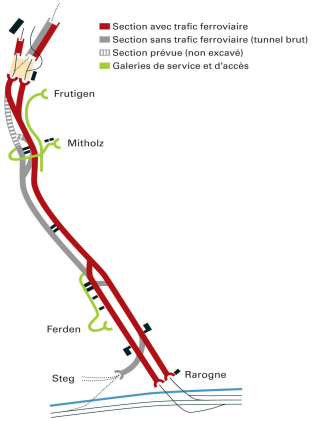
Source: RFI

NLFA Lötschberg: perspectives de développement

- L‘axe du Lötschberg-Simplon reste le seul pour les transports à grands gabarits (TCNA, Rola) - même avec l‘ouverture du tunnel de base du Gothard.
- Un développement de l‘offre du trafic des voyageurs Berne-Valais, sans porter préjudice au trafic des marchandises, n‘est possible qu‘avec un aménagement supplémentaire du tunnel de base du Lötschberg.
- Une augmentation substantielle de la capacité actuelle du trafic des marchandises n‘est également possible qu‘avec un aménagement supplémentaire de l‘axe Lötschberg-Simplon.

L‘objectif de transfert ne peut être réalisé que si l‘axe du Lötschberg est renforcé dans son importance en tant qu‘axe de transit pour les marchandises.

Etude du concept aménagement complet de la ligne de base du Lötschberg



Variante aménagement complet
(Mitholz-Ferden, Frutigen-Mitholz, Tunnel Engstlige)

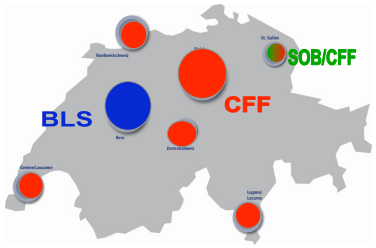
- CHF 1‘330 millions
- 12,5 ans pour planification et travaux
- Utilité de l‘offre
  - Cadence semi-horaire Berne-Viège
  - 3 trains de marchandises par heure et par sens
  - Optimisation dans l‘exploitation et l‘entretien
  - Réserve de capacité

Variante aménagement réduit
(Mitholz-Ferden)

- CHF 790 millions
- 12 ans pour planification et travaux
- Utilité de l‘offre
  - Cadence semi-horaire Berne-Viège
  - 3 trains de marchandises par heure et par sens

Paysage ferroviaire suisse: positionnement du BLS

A. Trafic voyageurs



Systèmes RER en Suisse (voie normale)

Le plus grand prestataire RER et du trafic régional dans l‘ouest du Mittelland

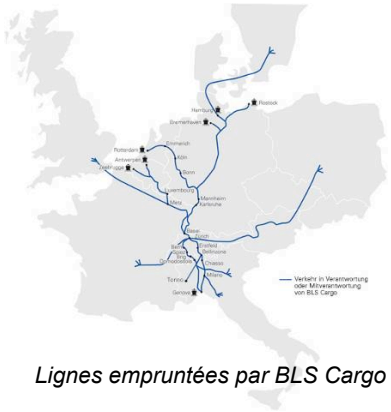
«Pont» entre la Romandie et la Suisse alémanique

Garant pour le système CFF + x ETC

A proximité des régions et des commanditaires cantonaux

Permet le benchmarking dans le trafic régional voyageurs

B. Trafic des marchandises



Lignes empruntées par BLS Cargo

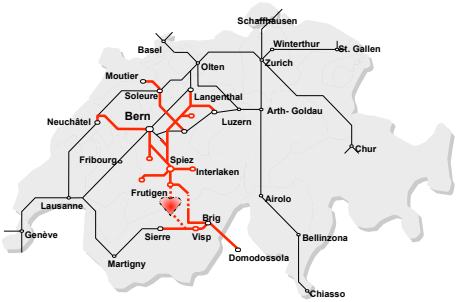
BLS Cargo est un support important de la politique de transfert

Grâce à de nouveaux clients, BLS Cargo y a plus contribué durant ces dernières années que CFF Cargo

BLS Cargo permet la concurrence:

- crée de nouveaux produits pour l'industrie transportée
- augmente l'efficacité des coûts et l'attractivité du rail
- maintient la valeur ajoutée à un haut niveau

C. Infrastructure



Périmètre d'exploitation de BLS Netz AG

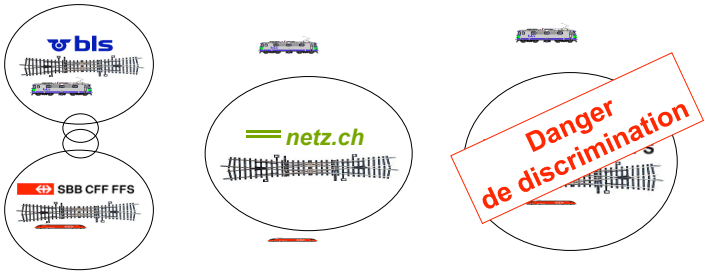
Deuxième exploitant d'infrastructure dans le réseau suisse à voie normale

Porteur d'innovations pour:

- les systèmes techniques
- les processus d'exploitation

Permet un benchmarking en Suisse au niveau de la qualité et des coûts

Perspectives du remodelage de l'infrastructure ferroviaire suisse



Status quo
Plusieurs exploitants d'infrastructure avec libre accès aux réseaux

Réseau suisse
Tous les reseaux regroupés dans une société nationale indépendante Avec libre accès aux réseaux

CFF integré
réseaux intégrés au sein des CFF

BLS SA – l'alternative ferroviaire ambitionnée

anime le paysage ferroviaire suisse

donne des impulsions pour l'innovation

permet le benchmarking au niveau de la qualité et de l'efficacité

crée une situation de concurrence, qui renforce le rail par rapport à la route

Merci.

Backup

Le BLS en tant que facteur économique

Chiffres d'affaires (2008)	
Produits d'exploitation:	797 mio CHF
Charges d'exploitation:	750 mio CHF
Bilan:	2 695 mio CHF

Collaboratrices et collaborateurs	
Effectif:	2770
Sites:	dans 9 cantons et à Weil (D) et Domodossola (I)
Nationalités:	20

Bilan intermédiaire de la ligne de base du Lötschberg: grande demande, haute disponibilité*

Fréquences:	
Nombre de trains	63'563
Record journalier	109 trains
Taux d'occupation (moyenne)	77 %
Taux d'occupation (jours de pointe)	99 %

Disponibilité de la ligne de base:	
Trains selon horaire	98.2 %
Déviations par la ligne de faîte total	1.8 % des trains (en général marchandises)
Déviations pour raison d'infrastructure	0.2 % des trains

*les chiffres englobent la période du 9.12.2007 au 31.12.2009