Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
Railways Arbitration Commission

Geschäftsbericht

Rapport de gestion

Rapporto di gestione

2011

Rapport de gestion 2011

1. Généralités

La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) est une commission décisionnelle au sens de l'article 8*a* alinéa 3 de l'ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (OLOGA; RS *172.010.1*). Pour le dédommagement de ses membres, elle est classée en tant que commission de suivi du marché (art. 8m let. b). Les commissions de suivi du marché exercent la surveillance sur le fonctionnement d'un marché ou en soutiennent le fonctionnement de manière déterminante.

Instituée par le Conseil fédéral, la CACF a commencé ses travaux le 1er janvier 2000.

Dans son activité judiciaire, la CACF est indépendante de l'administration fédérale. Son siège est à Berne. Aux termes de l'article 13 de l'ordonnance du DETEC sur la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (RS *742.122.7*), sa direction administrative incombe au président, sous la surveillance du Conseil fédéral et sous la haute surveillance de l'Assemblée fédérale. Vu l'art. 10 de l'ordonnance précitée, les ressources en personnel et les biens et services nécessaires à l'accomplissement de ses tâches figurent dans le budget de l'Office fédéral des transports.

Conformément à l'article 25, 3e alinéa, de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS *742.122*), la CACF est rattachée administrativement à l'Office fédéral des transports.

La CACF statue sur les litiges entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport à propos de l'octroi de l'accès au réseau ou du calcul du prix du sillon. A la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise de transport, elle statue sur tous les litiges en cas de violation de la clause de non-discrimination, qu'il s'agisse de mesures tarifaires (prix du sillon) ou non tarifaires (par exemple attribution des sillons), conformément à l'article 40*a* de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF; RS *742.101*).

La décision de la CACF remplace la convention sur l'accès au réseau conclue entre les parties. Selon l'article 33, lettre f, de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF; RS *173.32),* ces décisions peuvent faire l'objet d'un recours devant ledit Tribunal.

Conformément à l'article 25, 4e alinéa, OARF, la CACF est tenue d'arrêter sa décision dans les deux mois suivant la fin de l'instruction et de la notifier aux parties. Par le biais de mesures provisionnelles, elle peut assurer la circulation des trains malgré la procédure en cours.

En application de l'article 17 de l'ordonnance du DETEC sur la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer, la CACF statue sur les questions d'importance fondamentale en étant composée de cinq membres. Pour les autres questions, elle siège avec trois membres.

Le 29 juillet 1991, l'UE a promulgué la directive 91/440 relative au développement de chemins de fer communautaires. Celle-ci règle notamment l'accès au réseau (appelé aussi « free access »). Elle demande notamment aux pays membres d'autoriser l'accès aux réseaux ferroviaires nationaux aux entreprises de chemins de fer européennes. En complément de la directive 91/440, le Conseil des ministres de l'UE a adopté, le 19 juin 1995, deux règlements sur les modalités d'octroi d'autorisations aux entreprises de chemins de fer, la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et le calcul des redevances d'utilisation. Depuis lors, la directive 91/440 a été remplacée par la directive 2001/12 relative au développement de chemins de fer communautaires. La directive 2001/14 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire définit l'organisation des autorités de régulation. Le premier paquet ferroviaire comprend ainsi trois directives (2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE), qui ont subi d'importantes modifications en 2004 (deuxième paquet) et en 2007 (troisième paquet). Les organes de l'UE prévoient une refonte (recast) du premier paquet ferroviaire dans le but de clarifier et de préciser le cadre juridique actuel afin d'améliorer le fonctionnement du marché ferroviaire et de rendre le chemin de fer plus attrayant par rapport à la route. Et où en est la Suisse? La Suisse est liée depuis le 1er juin 2002 par l'accord sur les transports terrestres, entré alors en vigueur dans le cadre des bilatérales I. En matière de trafic ferroviaire, cet accord garantit à la Suisse les droits d'accès prévus par la directive de 1991. Pour pouvoir aussi bénéficier des droits d'accès élargis par les deux paquets ferroviaires, la Suisse doit adopter au niveau national des dispositions légales équivalentes. La Suisse a informé l'UE de sa volonté d'adopter en principe les deux paquets ferroviaires; les modifications légales nécessaires à cette fin font partie de la réforme des chemins de fer 2.

1. Rétrospective

2.1. Action

Aucune action n'a été déposée en 2011.

2.2. Activité dans le domaine de l'accès non discriminatoire au réseau

Pour garantir la non-discrimination sur le rail, la CACF est chargée de surveiller Sillon Suisse SA et les entreprises d'infrastructure. Cette surveillance est exercée sur la base des conventions respectives conclues avec les CFF, le BLS, le SOB et Sillon Suisse SA. Durant l'année sous revue, aucune irrégularité n'a été constatée quant à la transparence et à la non-discrimination des attributions des sillons. La CACF dispose d'une autorisation d'accès à l'outil de commande des sillons horaires Avis. La surveillance sur cet outil n'a pas fait l'objet de critiques. La CACF a finalement soulevé la question des éventuels problèmes d'interface avec la ComCo.

Des discussions ont constamment eu lieu avec les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre du suivi et en rapport avec la non-discrimination et l'évolution du marché. Au cours de la période sous revue, des rencontres ont eu lieu avec BLS Cargo, CFF Infrastructure, RailCare, BLT et Hupac. Suite à ces rencontres, la CACF a examiné plusieurs griefs en matière de discrimination.

2.3. International Group for Quality Improvement of Rail Freight Traffic on the North-South Corridor (IQ-C), aussi appelé Corridor 1

L'UE a défini le corridor ferroviaire entre Rotterdam et Gênes (Corridor 1) comme l'un des six principaux axes de transport en Europe. Il s'agit de l'un des axes les plus performants d'Europe. En 2003, les ministres des transports des Pays-Bas, de l'Allemagne, de l'Italie et de la Suisse ont signé à Lugano le «Memorandum of Understanding» visant à améliorer la qualité du trafic ferroviaire des marchandises sur le Corridor 1. Ce document a également servi de point de départ pour le groupe de travail international IQ-C, composé de représentants des ministères des transports des quatre pays concernés, et d'un programme d'action coordonné. Dans cet organe, la CACF est membre du groupe de travail des « Regulatory Bodies » des pays concernés. En 2006, les ministres des transports ont réitéré, dans le cadre d'une déclaration d'intention, leur volonté d'installer, d'ici 2012, le système ETCS sur toute la ligne ferroviaire entre Rotterdam et Gênes. Le système ETCS harmonise les dispositifs d'arrêt automatique des trains à l'échelle européenne tout en améliorant l'interopérabilité des chemins de fer. En juin 2007, la signature d'un «Memorandum of Understanding» portant sur la reconnaissance réciproque de matériel roulant a constitué une nouvelle étape importante vers un trafic ferroviaire de marchandises avantageux, fiable et compétitif dans ce corridor entre les Pays-Bas et l'Italie.
Le dernier rapport intermédiaire des ministères de 2011 rend compte des travaux relatifs au Corridor 1. Le groupe de travail des « Regulatory Bodies » s'est réuni trois fois durant l'année sous revue.

2.4. „Regulatory Bodies“ (RB) des pays de l'UE

La CACF prend part régulièrement aux réunions des régulateurs anciens et des nouveaux pays de l'UE, bien que la Suisse ne soit pas membre de l'UE (le Regulatory Body norvégien y participe aussi). Lors de ces rencontres, l'accent est mis sur la discussion des questions, problèmes et méthodes des différents organismes. Dans la mesure où c'est opportun, on tend à harmoniser les textes comme cela se fait pour les autres réglementations des réseaux UE. Lors des débats sur la politique des transports, la CACF peut fournir une contribution non négligeable en raison des expériences faites en Suisse ainsi que de sa position importante dans le corridor nord-sud. La CACF a participé à une rencontre à Bruxelles et à une autre à Luxembourg. Les « Regulatory Bodies » se sont par ailleurs réunis une fois avec RailNetEurope (RNE) à Vienne. La CACF a également participé à cette réunion.

2.5. IRG-Rail

Dans le but d'améliorer la coopération internationale entre les régulateurs ferroviaires nationaux (Rail Regulatory Bodies), la CACF a aussi participé à la création d'un groupe, l'Independent Regulators'Group-Rail (IRG-Rail). Le 9 juin 2011, un Memorandum of Understanding a été signé à La Haye. IRG-Rail a pour but de contribuer à la création d'un marché ferroviaire unique en Europe. Les groupes de travail d'IRG-Rail poursuivent les

objectifs suivants: encourager une approche commune dans la mise en oeuvre d'un cadre réglementaire européen, élaborer des solutions optimales (meilleures pratiques) pour la réglementation et une position commune face aux parties impliquées. En plus de la rencontre à La Haye, une autre rencontre a eu lieu à Bonn dans l'année sous revue.

2.6. Autres régulateurs du DETEC

La CACF a rencontré les autres régulateurs suisses du DETEC, à savoir la ComCom, PostReg, l'OFAC, l'OFEN et l'ElCom.

2. Organisation

2.1. Personnel

A partir du 1er janvier 2011, la CACF était composée des personnes suivantes:

Président:

- Herczog Andreas, Architecte diplômé, urbaniste, ancien conseiller national, Zurich

Vice-président:

- Perret Francis-Luc, Ingénieur diplômé en génie civil, Professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), Directeur de l'Institut des Transports et de Planification de l'EPFL, St-Prex

Membres:

- Finger Matthias, Professeur EPFL, Lausanne
- Bürki Kurth, retraité, ancien directeur du service d'attribution des sillons des CFF, du BLS et du RM, Münchenbuchsee
- Kohli Vania, Avocate, cabinet d'avocat, Berne
- Lapp Roland, Feramar T&T AG + Consulting, Président de l'Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique, Schaan
- Tschannen-Süess Monika, expert en mobilité / responsable de projet, Gerzensee

Secrétaire juridique

- Bevington Santina, lic. en droit, Berne

3. Finances

Le budget s'élève à CHF 461'500.--.

4. Statistique

Aucune action n'a été déposée auprès de la CACF en 2011. Le Président et le secrétariat ont assuré la surveillance de Sillon suisse SA, la collaboration au sein de l'IQ-C (1) et des « Regulatory Bodies » et ils ont procédé aux enquêtes auprès des entreprises ferroviaires et des associations et aux examens qui ont suivi.