Rapport d'activité 2018

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF)

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

Table des matières

Avant-propos de la présidente 2
Management Summary 3
Bases légales 4
- Généralités 4
- Nouvelles compétences 4

Monitoring du marché 5
- Généralités 5
- Surveillance de l'attribution des sillons pour l'horaire annuel 2019 5
- Conditions d'accès au réseau en 2019 et 2020 5
- Gares de triage 5
- Surveillance des installations de transbordement de trafic combiné (ITTC) 6
- Perspectives 7

Observation du marché 8
- Généralités 8
- Réseau ferroviaire suisse 8
- Transport de voyageurs et de marchandises sur le réseau ferroviaire suisse 8
- Rétrospective 9
- Perspectives 9

Affaires Internationales 10
- Independent Regulators' Group – Rail (IRG- Rail) 10
- Corridors de fret (Rail Freight Corridors RFC) 10
- European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB) 11

CACF 12
- Commission 12
- Secrétariat Technique 13

Perspectives 14
Glossaire 15

Impressum

Editeur: Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer

Graphisme: Comm.pact AG seit 1991 360° Konzeption, Basel

Impression: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Tirage: allemand 140, français 30, italien 10, anglais 20

Photos : © Adobe Stock: photo de couverture; pages 1, 3, 4, 5, 10/11, 14; © Shutterstock: pages 2, 8/9; © Pixabay: pages 12/13, 15/16; © Fotolia: pages 6/7; Photos de portraits : page 2 © by look-at-me.ch, Yolanda Nacht-Bohler Fotografie; page 12 © Dominique Nardon, Inoxsuisse imagine.

Avant-propos de la présidente

Chères lectrices, Chers lecteurs,

La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) dresse un bilan positif de l'année 2018, placée sous le signe du dynamisme et de la réussite. En tant que commission décisionnelle indépendante, sa mission consiste à instaurer une surveillance efficace pour renforcer la concurrence sur le marché ferroviaire. Dans ce cadre, il lui incombe de garantir la transparence et l'équité des conditions d'accès au réseau ferroviaire, ainsi qu'aux installations de transbordement dédiées au trafic combiné et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération.

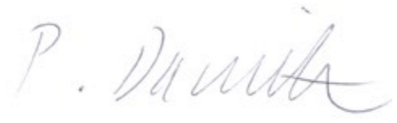
En 2018, suite au dépôt de plaintes et de dénonciations, la CACF a étudié les conditions d'accès au réseau, d'attribution des capacités et d'indemnisation en échange de l'utilisation de l'infrastructure et d'autres installations.

Dans le cadre de ses activités de surveillance, la commission avait pour tâche de contrôler la chaîne de transport de marchandises ainsi que les caractéristiques des principales installations de transbordement de trafic combiné (ITTC) et d'y rechercher les éventuels risques de discrimination. Les conditions d'utilisation ont été passées au crible. Les discussions menées lors des visites des terminaux ont permis de mettre en évidence les interactions entre les différents acteurs impliqués, tels que les exploitants des terminaux, les opérateurs et les entreprises de manœuvre. La CACF surveillera encore les ITTC et aidera les exploitants à assurer un accès non discriminatoire au réseau. Les terminaux privés équipés d'installations cofinancées par la Confédération et donc tenus de garantir toute absence de discrimination sont dans l'obligation de garantir des conditions d'utilisation équitables aux tiers.

En étroite collaboration avec CFF Infrastructure, avec qui elle échange en permanence depuis de nombreuses années, la CACF a contrôlé les adaptations des gares de triage sur le plan des processus et de l'organisation. Avec l'aide du propriétaire, elle a pu définir des conditions-cadres adaptées qui permettent d'optimiser les processus et de garantir raisonnablement toute absence de discrimination au niveau de la fourniture de prestations.

Après l'interruption de la ligne ferroviaire à Rastatt, la CACF a décidé de mener une étude comparative sur la gestion des dérangements par les gestionnaires de l'infrastructure (GI), de pair avec les autorités de régulation néerlandaises, allemandes et belges. Cette initiative vise à créer une base de collaboration commune entre les autorités responsables des différents pays lors d'incidents de ce type. Le séminaire consacré à cette problématique a permis de montrer les exigences des clients et les concepts des GI puis de présenter des modèles de coopération internationale permettant de gérer les dérangements en cas de restrictions des capacités sur les principaux corridors de fret ferroviaire.

Pour terminer, je souhaiterais adresser mes plus sincères remerciements aux membres de la commission ainsi qu'aux collaboratrices et collaborateurs du secrétariat technique pour leur travail et leur engagement.



Patrizia Danioth Halter
Présidente

Management Summary

En tant que commission décisionnelle indépendante, la CACF garantit l'accès non discriminatoire au réseau ainsi qu'aux installations privées de transbordement du trafic combiné et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération. Elle contribue ainsi au bon fonctionnement du marché ferroviaire. La CACF exerce trois fonctions :

- En tant que tribunal spécialisé, elle statue sur les litiges des entreprises ferroviaires et autres entreprises de transport par rapport à l'accès au réseau et aux installations.

- En tant qu'autorité de surveillance, elle mène des enquêtes d'office et ordonne des mesures visant à garantir l'accès non-discriminatoire au réseau. Dans le cadre de ses activités de surveillance, elle pratique une observation et un monitoring du marché.

- Au niveau international, elle travaille de pair avec d'autres régulateurs afin de renforcer la coopération des GI, notamment sur les corridors de fret.

En 2018, différentes **dénonciations** ou **plaintes** ont été déposées auprès de la CACF et certains dossiers n'étaient pas encore clôturés à la fin de l'année.

Dans le domaine du **monitoring du marché**, la CACF a mis l'accent sur la surveillance des installations de transbordement dédiées au trafic combiné. Elle s'est rendue sur plusieurs sites afin d'examiner certains points liés à une utilisation conforme à la loi. Les enquêtes menées ont révélé un risque de discrimination, surtout lorsque les entreprises assument plusieurs étapes de la chaîne de transport combiné (intégration horizontale) ou lorsqu'elles adoptent une stratégie d'intégration verticale – via des participations. Les enquêtes étaient encore en cours fin 2018.

Dans le cadre de **l'observation du marché**, la CACF a analysé les statistiques concernant les prestations de trafic en Suisse. Elle a également travaillé en étroite collaboration avec IRG-Rail (Independent Regulators' Group Rail) sur le rapport « Market Monitoring 2018 ». Par ailleurs, la commission examine attentivement l'alimentation depuis la ligne de contact, notamment l'évolution du tarif forfaitaire de l'énergie et l'avancement du projet d'équipement des véhicules dans le but de mettre en place le décompte de la consommation effective.

Dans le cadre de la **coopération internationale**, la CACF s'est acquittée des travaux classiques au sein de groupes de travail, mais elle s'est aussi engagée à orchestrer un projet de dimension internationale consacré à la gestion des dérangements par les GI nationaux.

Bases légales

Généralités

La CACF est une commission décisionnelle indépendante au sens de l'art. 8a, al. 3 de l'ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (OLOGA)[1]. Conformément à l'art 40a[bis] de la loi sur les chemins de fer (LCdF)[2], la commission statue sur les actions des entreprises de transport ferroviaire et ouvre des enquêtes d'office lorsqu'elle soupçonne que l'accès au réseau est empêché ou qu'il est octroyé de manière discriminatoire. Elle surveille également l'accès aux installations de transbordement dédiées au trafic combiné et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération. En tant que commission de suivi du marché, elle exerce la surveillance sur le fonctionnement d'un marché et en soutient le fonctionnement de manière déterminante (art. 8m, let. b OLOGA).

La CACF a commencé son activité le 1er janvier 2000. La commission, dont le siège est à Berne, se compose de membres nommés par le Conseil fédéral. Elle est rattachée sur le plan administratif au Secrétariat général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). La commission est assistée par un secrétariat sur le plan professionnel et technique.

Nouvelles compétences

Après l'élargissement des compétences de la CACF au 1er juillet 2013 avec la deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2 puis au 1er juillet 2016 dans le cadre de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (LTM)[3] , le pouvoir de l'autorité de régulation sera une nouvelle fois renforcé. En septembre 2018, le Conseil national et le Conseil des États ont approuvé la loi fédérale sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire[4], ce qui entraîne de nombreux amendements dans la loi fédérale sur les chemins de fer notamment. Les nouvelles dispositions devraient entrer en vigueur à la mi-2020. La commission rebaptisée RailCom[5] aura de nouvelles compétences de surveillance et de décision.

En sa qualité d'autorité de recours, RailCom vérifiera que les GI ne font aucune discrimination dans l'exercice de leurs tâches systémiques et de leurs droits de participation. Les entreprises ferroviaires (ETF) auront la possibilité de participer à la planification à court et moyen terme des investissements envisagés par les GI et pourront s'adresser à RailCom en cas de litiges.

La délégation de tâches d'ordre supérieur dans le domaine ferroviaire, c.-à-d. de tâches systémiques, est réglée par contrat entre l'Office fédéral des transports (OFT) et le mandataire. Vis-à-vis des entreprises concernées, le mandataire est tenu de ne faire aucune discrimination dans l'exercice de ses tâches. RailCom statuera en cas de litiges entre le mandataire et les entreprises concernées.

La CACF surveille en outre l'application des processus de l'exploitation et des règles de priorité. La commission pourra également collecter et traiter les données nécessaires à la surveillance du marché en collaboration avec les services fédéraux.

En décembre 2018, le Conseil fédéral a adopté un projet de mise en consultation sur la mobilité multimodale. Il entend ainsi permettre à des tiers de distribuer des titres de transport des transports publics et de faciliter l'accès aux données et aux systèmes de distribution d'autres fournisseurs en mobilité. RailCom aura des compétences en matière d'instruction et de juridiction dans l'exécution de ses tâches visant à garantir un accès non-discriminatoire au réseau.

1 OLOGA ; RS 172.010.1.
2 LCdF ; RS 742.101.
3 LTM ; RS 742.41.
4 FF 2018 6051.
5 En italien, la commission sera baptisée Comferr sur le modèle de la LCdF ou «Lferr» en italien.

Monitoring du marché

Généralités

Pour la surveillance du marché, la CACF se concentre sur le suivi systématisé des interactions pertinentes en matière de discrimination entre les GI et les ETF. À cet effet, elle se base sur les compétences définies par la loi (art. 40a[bis] al. 1 LCdF), à savoir :

- la surveillance de l'attribution des sillons pour l'horaire annuel,
- la validation des conditions d'accès au réseau applicables à la période horaire concernée,
- la vérification des responsabilités et des procédures dans les gares de triage,
- l'accès aux installations de transbordement dédiées au transport combiné.

Lors de la définition de ses activités, la CACF se fixe également des priorités annuelles en tenant compte des modifications des bases légales, de l'exécution des procédures d'enquête définitivement closes et des développements ou problèmes actuels au sein de la branche ferroviaire.

Surveillance de l'attribution des sillons pour l'horaire annuel 2019

Au cours de l'exercice sous revue, Sillon Suisse SA (sillon.ch) a informé la CACF du déroulement de l'attribution des sillons et des défis importants pour l'horaire annuel 2019.

Dans l'ensemble, 275 conflits étaient à résoudre et 14 demandes de sillons ont dû être rejetées. L'existence de nombreux chantiers sur le réseau ferroviaire a constitué un véritable défi lors de la planification des sillons. En outre, la concertation des compagnies ferroviaires partenaires était indispensable pour la construction des sillons internationaux sur les corridors de fret.

En 2018, le processus d'attribution des sillons a été mené pour la deuxième fois conformément aux règles de priorité de la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) et du plan d'utilisation du réseau (PLUR). Le PLUR définit préalablement une offre minimale garantie pour le trafic voyageurs et le trafic marchandises. Cependant, les sillons demandés en plus sont attribués selon les règles des capacités restantes. Les défis que pose la planification restent néanmoins les mêmes. Ainsi, les demandes de capacités correspondant aux besoins des clients (p. ex. trains de renfort en trafic voyageurs aux heures de pointe, transferts du matériel roulant, trains de chantier et de mesure) doivent être prévues dans l'horaire, même si elles ne sont pas garanties par le PLUR. Après avoir contrôlé le processus d'attribution des sillons et notamment la résolution des conflits par sillon.ch, la CACF a décrété que les sillons avaient été attribués de manière non discriminatoire.

Conditions d'accès au réseau en 2019 et 2020

Pendant l'année sous revue, la CACF a examiné les conditions d'accès au réseau des principaux GI suisses pour les années d'horaires 2019 et 2020. La mesure du courant directement à partir de la ligne de contact a été mise en œuvre sur le plan technique conformément à la loi au cours de l'horaire 2017. Ainsi, les ETF ont la possibilité de suivre la consommation électrique de leurs trains sur la base des mesures effectives. À partir de 2019, un « décompte clair » doit également être mis en place pour les besoins énergétiques des parcours initial et terminal. Cela concerne notamment l'énergie requise pour le préchauffage ou le prérefroidissement d'une composition de train.

Dans ce contexte, la CACF s'est concentrée sur certaines questions ayant trait aux tarifs forfaitaires pour la consommation énergétique, à l'utilisation des grues, aux prises de position à court terme par rapport aux demandes. Les réponses fournies par les GI se sont avérées convaincantes.

Gares de triage

La CACF surveille la fourniture de prestations dans les gares de triage et contrôle, dans le cadre d'un échange régulier avec CFF Infrastructure, les conditions-cadres du modèle d'exploitation

ainsi que leur mise en œuvre, qui implique p. ex. une adaptation des processus et de l'organisation. Au cours des dernières années, CFF Infrastructure, qui exploite la totalité des gares de triage en Suisse, a procédé à des modifications structurelles au niveau de l'exploitation de ses installations. Conformément au nouveau modèle d'exploitation, CFF Cargo, principal utilisateur des gares de triage, est responsable de la planification et de la production des prestations de manœuvre à Lausanne et Limmattal. Mais il incombe toujours à CFF Infrastructure de garantir l'absence de toute discrimination au niveau de la fourniture de prestations. À Buchs (Saint-Gall), CFF Infrastructure continue d'exploiter elle-même les prestations de planification. L'exploitation des installations frontalières à Chiasso et Bâle demeure sous la responsabilité propre de CFF Infrastructure.

La CACF a contrôlé l'absence de discrimination dans la planification et le déroulement des processus de production internes des gares de triage de CFF Cargo comme fournisseur de prestations ainsi que la réglementation contractuelle. D'après ses conclusions, les exigences légales sont respectées et les parties prenantes ont pris les mesures appropriées pour éviter de désavantager les utilisateurs tiers.

Surveillance des installations de transbordement de trafic combiné

Depuis l'an 2000, la Confédération apporte son soutien financier à la construction et à l'agrandissement des installations de transbordement dans le but de promouvoir le fret intermodal. L'octroi de contributions est cependant soumis à l'obligation que le propriétaire et l'exploitant des ITTC garantissent un accès non discriminatoire aux installations. Depuis la révision de la LTM à la mi-2016, la CACF surveille l'utilisation des installations de transbordement sous l'angle de l'équité (art. 40a^{bis}, al. 1, LCdF).

Dans un premier temps, elle a rappelé aux exploitants qu'ils devaient respecter leur obligation de publier les conditions d'accès et d'utilisation. Les ITTC ont donc publié certains conditions d'utilisation sur leur site Internet et satisfait aux standards minimaux en matière de contenu. En 2019, la CACF continue à observer le devoir de publication.

Dans un deuxième temps, la CACF a contrôlé si l'utilisation des ITCC était conforme à la loi et si les conditions d'accès et d'utilisation étaient équitables. Elle s'est rendue dans plusieurs terminaux en Suisse du nord-ouest et y a interrogé des exploitants. Lors de ces visites, elle s'est fait une idée des procédures d'exploitation avant de contrôler certaines situations susceptibles de révéler des inégalités de traitement.

Les enquêtes étaient encore en cours fin 2018. En 2019, la CACF décidera de l'ouverture d'enquêtes d'office. D'après la CACF, le traitement confidentiel des données clientèle représente une tâche exigeante pour les exploitants d'installations. Ce type d'informations clientèle doit uniquement servir aux fins du transbordement. Toute autre utilisation, p. ex. à des fins de prospection, est strictement interdite.

Comment les ITTC sont-elles intégrées dans la chaîne de transport de marchandises ? Le transbordement de marchandises – le plus souvent dans des conteneurs – est un élément-clé de la chaîne de transport logistique visible sur le graphique.

Le graphique illustre le transport principal, c.-à-d. l'acheminement ferroviaire d'un conteneur entre deux ITTC et les acteurs impliqués. La mise à disposition d'un conteneur chez l'expéditeur, appelé aussi chargeur, constitue la première étape du processus. À ce stade, la marchandise est préparée, emballée et chargée individuellement. Un transporteur ou un spécialiste en expédition achemine le conteneur par la route jusqu'à l'ITTC du lieu de destination où le conteneur est chargé sur le train. Le conteneur acheminé par le rail est transbordé dans le terminal de destination puis remis au destinataire. Ensuite, il est éventuellement restitué à la société de location par le destinataire qui en aura au préalable récupéré le contenu. Une partie du transport peut être réalisée par bateau. Dans ce cas, il faut également recourir à une ITTC à chaque changement de mode de transport.

Les acteurs impliqués à chacune des étapes du processus sont représentés sur l'illustration. Certains d'entre eux interviennent à plusieurs stades. Ces opérateurs de TC assurent pour le compte de leurs clients le transport principal par le rail ainsi que le transport initial et terminal par la route. Il existe aussi des entrepreneurs logistiques qui fournissent des prestations couvrant l'ensemble de la chaîne de transport (y c. gestion des conteneurs).

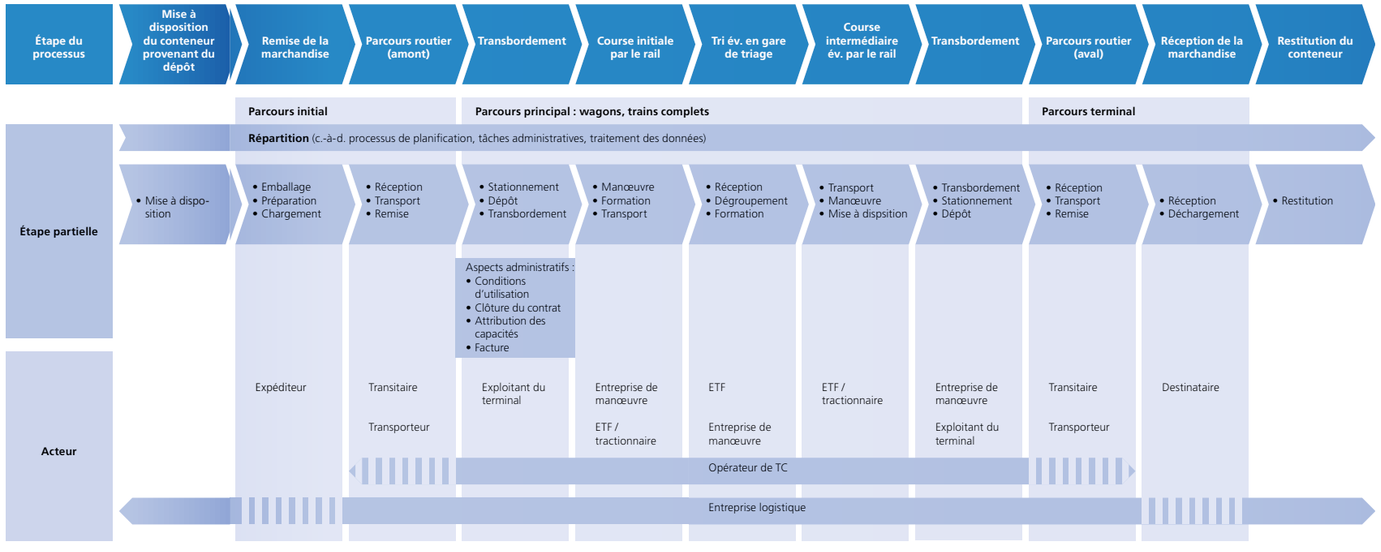


Figure 1 : Aperçu des processus et des acteurs de la chaîne de transport de marchandises en Suisse (source : schéma propre)

La CACF localise les risques de discrimination, surtout lorsque les entreprises assument plusieurs étapes de la chaîne de transport combiné (intégration horizontale) ou lorsqu'elles adoptent une stratégie d'intégration verticale – via des participations.

Perspectives

En 2019, la CACF continuera de surveiller l'attribution des sillons et l'établissement de l'horaire, les conditions d'utilisation du réseau et les gares de triage. Elle mettra l'accent sur les processus de l'exploitation des GI, les ITTC et le projet Gateway Basel Nord.

Observation du marché

Généralités

L'observation du marché établit une vue d'ensemble du paysage ferroviaire suisse et analyse les événements ayant des incidences sur la concurrence. Il s'agit d'un outil important pour suivre parfaitement le développement du réseau ferroviaire.

Réseau ferroviaire suisse

La carte donne un aperçu du réseau ferroviaire suisse qui s'étend sur 5323 kilomètres[6], dont plus de deux tiers sont à voie normale et le reste à voie étroite. Ce réseau relève de la compétence de 48 GI, qui doivent garantir l'accès non discriminatoire à leur réseau.

Figure 2 : Réseau ferroviaire suisse (source ske.admin.ch)

Transport de voyageurs et de marchandises sur le réseau ferroviaire suisse

Quelle est l'évolution des prestations de transport ferroviaire ? Si l'on regarde le transport de voyageurs, notamment la prestation globale en trafic grandes lignes et en trafic régional, on observe une progression quasi-constante. Les voyageurs-kilomètres[7] ont augmenté de près de 7 % en cinq ans, ce qui s'explique par l'élargissement de l'offre et la croissance constante de la demande. La stagnation en 2017 est liée à un léger recul de la distance parcourue en trafic grandes lignes.

Développement de la prestation du transport ferroviaire en trafic grandes lignes et régional

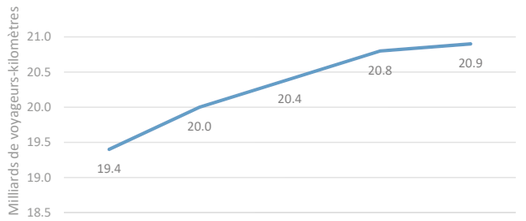


Figure 3 : prestation de transport en trafic grandes lignes et en trafic régional entre 2013 et 2017 (source : OFS)

Le graphique ci-après montre l'évolution du transport de marchandises, à savoir du trafic intérieur, du trafic d'importation et d'exportation et du trafic de transit. Les tonnes-kilomètres[8] ont connu une augmentation relative entre 2013 et 2017. Le recul de quelque 6 % en 2017 s'explique principalement par l'interruption de la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin à Rastatt.

Développement de la prestation du transport ferroviaire en trafic marchandises

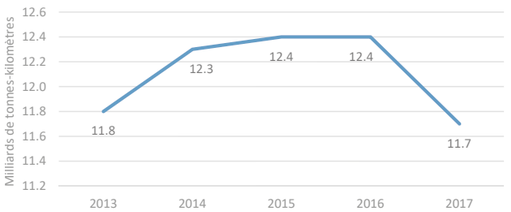


Figure 4 : prestation de transport en trafic marchandises (trafic intérieur, trafic d'importation et d'exportation et trafic de transit) entre 2013 et 2017 (source : OFS)

En 2017, 11,7 milliards de tonnes-kilomètres ont été transportées par le rail contre 17,2 par la route.

Rétrospective

L'année 1999 a marqué le début de la réforme des chemins de fer 1 qui visait à promouvoir la concurrence sur le rail, à renforcer l'efficacité et ainsi à augmenter la part des transports ferroviaires. Créée un an plus tard, la CACF a eu pour mission de surveiller l'accès non discriminatoire au réseau, y compris les prestations, les prix et les conditions d'utilisation.

Il est intéressant de voir l'évolution du transport ferroviaire de marchandises depuis sa vaste libéralisation dans le cadre de la réforme par rapport à celle du transport routier. Entre 1999 et 2017, la prestation de transport dans son ensemble a affiché une nette progression, mais le transport par la route a enregistré une croissance deux fois plus élevée (+32 %) que celui par le rail (+15 %).

Perspectives

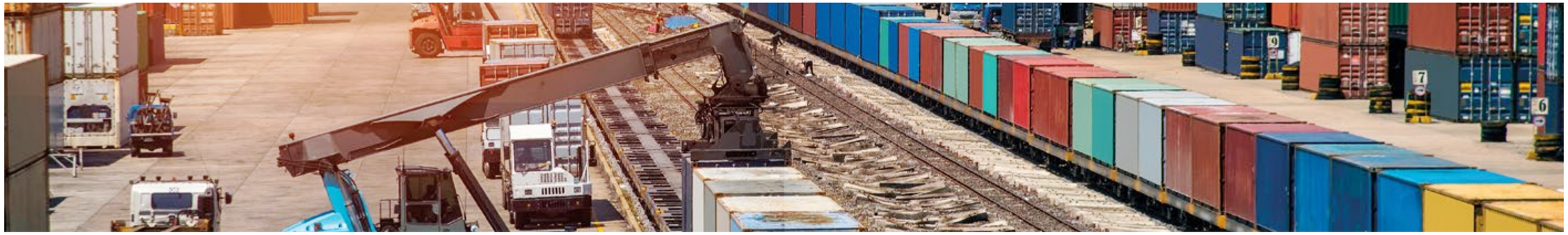
L'observation du marché ne porte pas uniquement sur le passé, mais aussi sur l'avenir. Dans le cadre de ses activités, la CACF a plusieurs dossiers en cours. Le premier dossier concerne le courant de traction, où elle suit de très près, notamment, l'évolution du tarif forfaitaire et du rééquipement des véhicules en vue de l'application de la consommation effective d'énergie. Elle s'intéresse aussi plus particulièrement au trafic grandes lignes qui laisse profiler une certaine dynamique concurrentielle avec l'attribution de concessions aux CFF et au BLS en décembre 2019[9].

6 Source: OFS

7 Les voyageurs-kilomètres correspondent au produit entre le nombre de passagers transportés et la distance parcourue en kilomètres.

8 Les tonnes-kilomètres correspondent au produit entre le poids de la marchandise transportée en tonnes et la distance parcourue en kilomètres.

9 La décision a été portée en appel et n'est pas encore définitive.



Affaires Internationales

Independent Regulators' Group – Rail (IRG- Rail)

Créé en 2011, IRG-Rail est un groupement d'intérêt qui réunit les régulateurs ferroviaires européens. La CACF en a été l'un des membres fondateurs. Ce groupe a pour but de contribuer à la constitution d'un marché ferroviaire unique en Europe afin de promouvoir la performance et la qualité du rail. Les régulateurs se réunissent régulièrement dans le cadre de groupes de travail thématiques. L'accent est mis sur l'échange d'expériences et sur l'harmonisation entre les différents pays lors de la mise en œuvre de la législation européenne. Les membres statuent sur les projets législatifs relatifs au développement de la régulation ferroviaire européenne.

La CACF défend leurs intérêts aux assemblées générales d'IRG-Rail et aux réunions du groupe de travail Access qui a principalement travaillé sur les dossiers suivants au cours de l'exercice sous revue : indicateurs de performance concernant les prestations de trafic sur les corridors de fret, planification de l'entretien des GI, homologation du matériel roulant, gestion des crises et des dérangements (Contingency Planning).

Corridors de fret (Rail Freight Corridors RFC)

L'Union européenne a créé onze corridors européens de fret ferroviaire pour promouvoir le transport ferroviaire international des marchandises. Les GI concernés sont tenus d'y proposer des sillons harmonisés au niveau international. La définition et la commercialisation de ces sillons relève d'une organisation commune des GI, le Corridor OneStopShop (C-OSS).

La Suisse est concernée par le RFC 1 (« Rhin-Alpes ») et le RFC 2 (« Mer du Nord-Méditerranée »).

En 2017, le RFC 1 à proximité de Rastatt (D) est resté fermé plusieurs semaines. Cet incident a souligné l'existence de lacunes au niveau de la collaboration entre les GI lors de situations imprévues ayant des répercussions internationales. Les GI concernés ont aussitôt pris l'initiative de consigner dans un manuel[10] les principes de collaboration entre les différentes parties prenantes et les mesures applicables en cas de dérangements. Rail Net Europe (organisation faîtière des GI) a décidé d'imposer ce manuel comme ouvrage de référence dans le secteur du transport et de l'appliquer à compter de l'horaire 2019.

Conformément à ce manuel, les GI concernés par un dérangement sur un corridor sont tenus de vérifier et de prendre les mesures prédéfinies, p. ex. de définir des tronçons de détournement, de désigner une cellule de coordination et de centraliser la communication.

Selon la CACF, la publication de cet ouvrage marque une étape décisive dans la gestion professionnelle des dérangements à l'échelon international.

En 2018, la CACF, en qualité de cheffe de projet, a mené, de pair avec les régulateurs néerlandais, belges et allemands, une étude comparative sur la gestion des dérangements par les GI nationaux sur le corridor RFC 1. L'étude portait sur l'analyse des législations nationales et des mesures prises par les GI en cas de dérangements et de restrictions d'exploitation du réseau. Les GI suisses font preuve d'une méthode précise et complète. Cela tient notamment au fait qu'ils répondent eux-mêmes de la maîtrise des dérangements et centralisent la communication entre les parties prenantes. Les CFF, le BLS et le SOB ont défini des concepts de repli pour plusieurs lignes et nœuds de leurs réseaux après avoir consulté les ETF concernées. Ces concepts définissent en détail la procédure à suivre en cas de dérangement avec les différentes catégories de train et la réorientation des voyageurs concernés par une annulation ou un détournement. D'après les conclusions de cette étude, les différents GI devraient également veiller à appliquer ces bonnes pratiques sur le corridor.

En mai 2018, la CACF a organisé un séminaire intitulé « Interruptions non planifiées des corridors de fret – Identifier les défis et renforcer la coopération » avec l'intervention de différents spécialistes.

European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

La Commission européenne et les régulateurs ferroviaires se rencontrent régulièrement dans le cadre du réseau ENRRB pour aborder des sujets internationaux tels que la surveillance des activités des régulateurs nationaux ayant une incidence sur le marché, l'encouragement de la mise en relation des régulateurs ferroviaires avec les autres autorités et institutions (ERA, PRIME, commission de la concurrence européenne) ou encore la procédure de consultation dans le cadre de révisions et d'amendements de lois en cours.

La CACF participe aux séances plénières en tant qu'observatrice. Elle utilise cette plate-forme non seulement pour communiquer les conclusions de ses enquêtes et procédures d'action ainsi que les évolutions générales de la politique suisse des transports, mais aussi pour défendre les intérêts vis-à-vis de la Commission européenne et des autorités de régulation.

[10] «Handbook for International Contingency Management»

CACF

Commission

La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer se composait comme suit en 2018 :

La CACF (de gauche à droite): Werner Grossen, Peter Bösch, Dr Yves Putallaz, Patrizia Danioth Halter, Dr Ursula Erb, Pr Dr Markus Kern, Sibylle Burger-Bono

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Présidente	Patrizia Danioth Halter	licenciée en droit, avocate et notaire, LL.M., Altdorf
Vice-président	Yves Putallaz	dr ing. génie civil EPFL, Corsier-sur-Vevey
Membre	Peter Bösch	expert en logistique, Binningen
Membre	Ursula Erb	dr ès sciences économiques, Uhwiesen (jusqu'au 31 août 2018)
Membre	Werner Grossen	économiste d'entreprise diplômé NDS HF, Thierachern
Membre	Markus Kern	pr dr en droit, LL.M., professeur assistant en droit public et administratif à l'Université de Berne, Berne

Yves Putallaz a quitté la commission fin 2018 et a été remplacé par Giuliano Montanaro, ingénieur civil spécialisé dans les systèmes de transport et grand spécialiste du domaine ferroviaire.

Secrétariat Technique

Le secrétariat assiste la CACF dans ses tâches en tant que tribunal spécialisé, assume les activités de surveillance basées sur le monitoring et l'observation du marché et représente la commission dans les groupes de travail internationaux. Le secrétariat technique se composait comme suit durant l'année sous revue :

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Responsable	Sibylle Burger-Bono	avocate (jusqu'au 31 août 2018)
Responsable	Christof Böhler	M.A. HSG relations internationales (depuis le 1er septembre 2018)
Remplacement	Andreas Oppliger	lic. phil. nat.
Collaboratrice	Ursula Erb	dr ès sciences économiques (depuis le 1er septembre 2018)
Collaboratrice	Fabia Portmann	licenciée en droit, avocate (depuis le 1er mai 2018)
Collaborateur	Sven Erni	MSc ECO (jusqu'au 30 juin 2018)

Perspective

Le chemin de fer intégré et les risques de discrimination intrinsèques obligent à instaurer un système de surveillance de la concurrence cohérent et efficace et à le placer sous la houlette d'un régulateur efficient. D'après la CACF, plusieurs défis se présentent :

Infrastructure

Le projet d'organisation de l'infrastructure ferroviaire qui confie au régulateur d'autres compétences de surveillance et de décision doit être mis en œuvre de manière à renforcer la concurrence sur le marché ferroviaire. La future commission des chemins de fer (RailCom) se fixera comme priorité de surveiller les tâches du gestionnaire de systèmes.

Transport de marchandises

Dans le domaine du monitoring du marché, il faut imposer l'accès non discriminatoire aux installations de transbordement du trafic combiné. Cela suppose d'instaurer des principes d'égalité de traitement au niveau des conditions d'utilisation, ainsi que des principes d'équité et de transparence au niveau de la formation des prix, en particulier au niveau du projet Gateway Basel Nord.

Au niveau international, il s'agira d'apporter des améliorations déterminantes à l'engagement pris pour optimiser la coopération internationale entre les GI et les organes du corridor de fret.

Transport de voyageurs

L'OFT rédige un modèle pour libéraliser le marché des billets des transports publics et permettre ainsi à des entreprises autres que les compagnies ferroviaires de proposer des services de mobilité multimodale en Suisse. La CACF sera chargée de surveiller l'accès équitable et non discriminatoire au marché de la distribution des transports publics ainsi qu'aux données de mobilité et de transport. Elle veillera à concrétiser l'ouverture des interfaces de données et à accélérer la mise en œuvre afin de garantir l'absence de toute discrimination.

Glossaire

Abréviation	Signification
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
CACF	Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
ERA	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
FF	Feuille fédérale
GBN	Gateway Basel Nord
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
LCdF	Loi sur les chemins de fer
LTM	Loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation
OBI	Organisation de l'infrastructure ferroviaire
OFT	Office fédéral des transports
OFS	Office fédéral de la statistique
OLOGA	Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration
PLUR	Plan d'utilisation du réseau

Abréviation	Signification
PRIME	Platform of Rail Infrastructure Managers en Europe
RB	Gares de triage
RFC	Rail Freight Corridor
RNE	Rail Net Europe
RS	Recueil systématique
TC	Trafic combiné
TF	Tribunal fédéral
sillon.ch	Sillon Suisse SA
SOB	Schweizerische Südostbahn
STUR	Stratégie d'utilisation du réseau

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF)
Christoffelgasse 5
3003 Berne

Tél. +41 (0)58 463 13 00

info@ske.admin.ch
www.ske.admin.ch