



RailCom – News N° 15

Berne, mai 2026

Éditorial

Chères lectrices, chers lecteurs,

Cette newsletter est consacrée à deux domaines qui impliquent la coopération d'une multitude d'acteurs, et dans lesquels la RailCom s'engage pour garantir des conditions équitables.

Nous aborderons dans un premier temps différentes problématiques liées aux tâches systémiques. La RailCom encourage l'établissement d'un cadre clairement réglementé, dans lequel les gestionnaires du système associent toutes les entreprises concernées et tiennent compte de manière appropriée de leurs différents besoins (voir l'article à partir de la page 2). Bien que cela semble aller de soi à première vue, c'est souvent complexe en pratique : comment faire en sorte que les évolutions soient communiquées à temps ? Comment rendre transparents les coûts qui découlent de ces évolutions pour les différents acteurs et les maintenir aussi bas que possible ? Comment parvenir à prendre en compte de manière adéquate les préoccupations et les intérêts les plus divers ?

Puis, nous parlerons de l'infrastructure portuaire pour le transport de marchandises sur le Rhin, qui est non seulement un point de jonction entre une multitude d'entreprises, mais aussi le trait d'union entre le rail, la voie navigable et la route. Depuis l'entrée en vigueur de la révision de loi sur le transport de marchandises le 1^{er} janvier 2026, les ports rhénans suisses sont tenus de garantir un accès non discriminatoire à leurs infrastructures portuaires. La RailCom s'est vu confier une nouvelle compétence dans ce domaine et s'engage ainsi en faveur de règles équitables dans cet autre secteur des infrastructures de transport. Vous trouverez plus d'informations à ce sujet à partir de la page 4 de cette newsletter.

Côté secrétariat technique, il y a également des nouvelles : nous souhaitons la bienvenue à Madame Eliane Gut, notre nouvelle collaboratrice, et vous présentons deux nouvelles publications (voir page 5).

Bonne lecture !

Barbara Furrer, présidente
barbara.furrer@railcom.admin.ch



[Suivez-nous sur LinkedIn](#)

Tâches systémiques : efficacité collective, suppression des discriminations

L'Office fédéral des transports (OFT) peut déléguer des tâches d'ordre supérieur liées au transport ferroviaire ou aux transports publics en général à des gestionnaires d'infrastructure (GI) ou à des tiers. La RailCom veille à ce que les tâches systémiques soient exercées sans discrimination et statue sur les litiges. Il est essentiel que les entreprises concernées aient voix au chapitre et qu'elles participent activement.

Mandat confié aux gestionnaires du système

La base légale des tâches systémiques a été créée en 2020 avec la loi fédérale concernant l'organisation de l'infrastructure ferroviaire. Les conventions de prestations existantes ont ensuite été réécrites sous forme de contrats et d'autres tâches systémiques ont été ajoutées progressivement. L'objectif est d'améliorer l'efficacité et l'interopérabilité ainsi que d'arriver à des solutions uniformes pour la clientèle ou de favoriser un développement sain de la concurrence. Il existe actuellement huit tâches systémiques, auxquelles s'ajoutera une nouvelle tâche à partir de mi 2026 (voir aperçu, page 3). Six de ces tâches sont assumées par CFF Infrastructure, le ZBMS (système de contrôle de la marche des trains pour les chemins de fer à voie métrique) par le RhB. Pour les tâches systémiques dans le domaine de l'interaction véhicule-voie ferrée à voie métrique, le gestionnaire des tâches systémiques n'est pas un GI, mais une organisation sectorielle (RAILplus).



plus de 400 entreprises

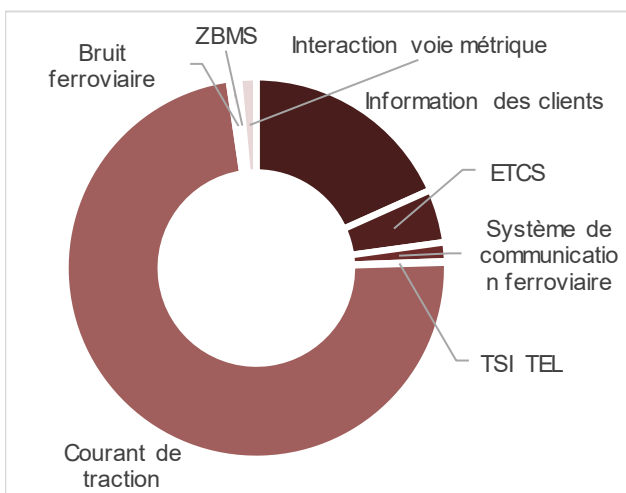
sont concernées par la tâche systémique « Information des clients ».

La participation contribue à réduire les risques de discrimination

L'étendue des prestations et la gouvernance des tâches systémiques sont régies par un contrat conclu entre l'OFT et le gestionnaire des tâches systémiques. Les objectifs et les mesures sont généralement définis par un comité de pilotage constitué de l'OFT et du gestionnaire des tâches systémiques. Un comité de direction, composé du gestionnaire des tâches systémiques, de représentants des entreprises concernées et d'autres experts, est chargé de la conception et de la mise en œuvre, les décisions étant généralement prises selon le principe de la majorité. Le fait que les entreprises concernées s'impliquent activement dans la mise en œuvre des tâches systémiques et participent à la recherche de solutions réduit le risque de discrimination. Le gestionnaire des tâches systémiques doit garantir l'exécution non discriminatoire des tâches systémiques. Il appartient toutefois aux acteurs d'exercer activement leur droit à la participation et de dénoncer les risques de discrimination. En cas de désaccord, la RailCom intervient en tant qu'instance indépendante.

Financement des tâches systémiques à hauteur d'env. 580 millions de CHF (période 2025-2028)

La tâche systémique « Courant de traction » présente les besoins de financement annuels les plus élevés, avec près de 75 % du volume total, suivie par la tâche « Information des clients » avec près de 20 %.



La RailCom veille à l'exécution non discriminatoire

La RailCom statue sur les litiges entre le gestionnaire du système et les entreprises concernées ; elle surveille l'exercice non discriminatoire des tâches systémiques. Elle examine en outre les risques de discrimination le plus tôt possible afin d'éviter, en concertation avec les parties concernées, les situations discriminatoires et de trouver des solutions conformes à la loi. Au cours des dernières années, la RailCom a aidé les gestionnaires du système à tenir compte de manière appropriée des exigences légales dans les contrats avec les entreprises et dans les processus de gouvernance.

L'aperçu suivant présente les tâches actuelles du système et une sélection de thèmes d'actualité. Il sert à des fins d'illustration et ne prétend pas être exhaustif (état : avril 2026).

Objectif		Thèmes actuels
Information des clients		
	Fournir des informations uniformes et coordonnées aux entreprises de transport et aux clients sur l'ensemble du trajet et sur les différents moyens de transport	Le développement du système d'information des clients en vue du nouveau contrat de tâches systémiques à partir de 2029 a commencé. À la demande de la commission « Information des clients », les dispositions d'application de la norme sectorielle relative à l'information des clients sont en cours d'élaboration.
ETCS (European Train Control System), ERTMS (European Rail Traffic Management System)		
	Travaux de base pour la mise en place et l'exploitation du système standardisé de contrôle des trains, ainsi que pour son développement et son interopérabilité	Extension des bases pour l'introduction à l'échelle du réseau de la signalisation en cabine sur le réseau à voie normale. Soutien aux travaux préparatoires en vue de la modernisation complète des flottes de véhicules prévue à partir d'env. 2030.
Système de communication ferroviaire (GSM-R et FRMCS)		
	Interopérabilité et développement des systèmes de radiocommunication ferroviaire en Suisse	Le développement des systèmes de radiocommunication ferroviaire est étroitement coordonné avec la signalisation en cabine.
TSI TEL (Technical Specification for Interoperability relating to Telematics)		
	Observer et évaluer les directives européennes relatives aux applications télématiques et soutenir leur mise en œuvre coordonnée	La nouvelle TSI Télématique (fusion des spécifications distinctes pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises) est mise en œuvre en Suisse. Les documents relatifs à la tâche systémique TTT sont adaptés sur le plan rédactionnel en raison du nouveau nom de la TSI TEL.
Courant de traction 16,7 Hz		
	Assurer la construction, l'exploitation et l'entretien des installations nécessaires à l'alimentation en courant de traction et garantir le développement du système d'alimentation en courant ferroviaire 16,7 Hz dans le cadre et en dehors du cadre de l'accès au réseau	Les bases légales et réglementaires relatives à la fixation du prix du courant de traction sont en cours de révision par l'OFT en vue de leur introduction à partir de la nouvelle période de CP 2029-2032.
Bruit ferroviaire		
	Surveiller systématiquement le bruit des chemins de fer sur le réseau suisse à voie normale et élaborer des approches pour réduire davantage ce bruit	Cette tâche systémique a été introduite au 1 ^{er} janvier 2026 et est encore en développement. Elle est constamment élargie, y compris en matière de participation.

ZBMS (système de contrôle de la marche des trains pour les chemins de fer à voie métrique)		
	Fournir des spécifications pour la mise en œuvre d'un système de contrôle des trains uniforme pour les chemins de fer à voie métrique	Le déploiement de la norme ZBMS est en cours, les prochaines étapes de mise en œuvre sont coordonnées.
Interaction véhicule-voie ferrée à voie métrique		
	Fournir aux chemins de fer à voie métrique des solutions pour l'interaction entre le véhicule et la voie grâce à une gestion coordonnée des connaissances	Un nouveau sous-projet « Versuchsträger Verschleissarmes Fahrwerk » démarrera en mai 2026 en collaboration avec l'industrie et une compagnie ferroviaire partenaire. L'objectif est le développement, la fabrication, la mise en service et l'essai d'un bogie expérimental et innovant pour la validation de différents systèmes de guidage des essieux (rigide, passif, actif).
Interaction entre les centres de voie métrique (nouveau)		
	Conserver, rendre accessibles et développer les connaissances acquises dans le cadre de la tâche systémique « Interaction véhicule-voie ferrée à voie métrique »	Le contrat relatif à la nouvelle tâche systémique est en cours d'élaboration et de finalisation en vue d'une mise en œuvre à partir de mi 2026.

Accès à l'infrastructure portuaire des Ports rhénans suisses

Depuis l'entrée en vigueur de la révision de loi sur le transport de marchandises (LTM) le 1^{er} janvier 2026, l'accès non discriminatoire à l'infrastructure portuaire pour le transport de marchandises sur le Rhin est inscrit dans la loi. Les Ports rhénans suisses, en tant qu'exploitants de l'infrastructure portuaire, sont donc tenus d'accorder l'accès à leur infrastructure. La Rail-Com est chargée de surveiller la mise en œuvre de ce principe.

Les Ports rhénans suisses

Les Ports rhénans suisses constituent le seul accès de la Suisse au réseau européen de voies navigables intérieures et à la mer, et sont donc une plaque tournante importante pour son trafic d'importation et d'exportation. Ils revêtent en outre une grande importance pour le transport de marchandises en Europe. En 2025, les Ports rhénans suisses ont enregistré un volume total de transbordement par voie fluviale d'environ 4,7 millions de tonnes.

Les Ports rhénans suisses sont nés en 2008 de la fusion des ports rhénans de Bâle-Campagne et de la Direction de la navigation rhénane de Bâle-Ville. Ils représentent le propriétaire des trois sites portuaires trimodaux pour les cantons de BL et BS et possèdent les infrastructures ferroviaires et portuaires de Bâle-Kleinhüningen, de Birsfelden et d'Auhafen Muttenz.



Port de Bâle-Kleinhüningen*

* Images : © Port of Switzerland



Port de Birsfelden*



Auhafen Muttenz*

Qu'est-ce qui relève de l'infrastructure portuaire ?

L'OFT, les cantons concernés et l'exploitant de l'infrastructure portuaire préciseront contractuellement quelles surfaces et installations relèvent concrètement de la notion légale d'infrastructure portuaire. Selon le message relatif à la LTM, les éléments suivants sont notamment prévus :

- bassins portuaires
- quais et bernes
- routes non publiques
- installations d'approvisionnement et d'élimination
- bâtiments à usage opérationnel (notamment centrale de secteur, garages à bateaux)
- bateaux de travail

L'infrastructure de la société Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG) ne fait pas partie de l'infrastructure portuaire. Il s'agit d'une filiale des Ports rhénans suisses et du gestionnaire d'infrastructure qui dessert les trois zones portuaires de Bâle-Kleinhüningen, de Birsfelden et de Muttenz pour le trafic ferroviaire.

Que signifie concrètement « accès non discriminatoire » ?

Le principe de l'accès non discriminatoire à l'infrastructure portuaire est inscrit dans la LTM. Le législateur vise ainsi à promouvoir le transport de marchandises sur le Rhin en accordant à toutes les entreprises les mêmes conditions d'accès. « Non discriminatoire » signifie que des situations comparables

doivent être traitées de la même manière et que toute différence de traitement doit être objectivement justifiée.

Quel est le rôle de la RailCom ?

Depuis le 1^{er} janvier 2026, la RailCom est chargée de veiller à l'accès non discriminatoire aux infrastructures portuaires pour le transport de marchandises sur le Rhin. Elle peut enquêter sur des indices de discrimination potentielle et tranche les litiges dans ce domaine. Grâce à cette nouvelle compétence, la RailCom surveille l'accès à une autre partie de l'infrastructure de transport suisse, étroitement liée au transport ferroviaire de marchandises.

La RailCom a publié sur son site internet une brève [fiche d'information](#) sur l'accès aux infrastructures portuaires des ports rhénans suisses.

Si vous avez des questions ou soupçonnez une discrimination, vous pouvez nous contacter via le [formulaire de contact](#) disponible sur notre site internet. Il peut être rempli sans indication de l'expéditeur. Toutes les informations sont traitées de manière confidentielle.

Divers

Nouvelle collaboratrice au secrétariat technique

Depuis janvier 2026, Madame Eliane Gut vient renforcer notre secrétariat technique. En tant que collaboratrice scientifique, elle est compétente en matière d'observation et de monitoring du marché dans les domaines des tâches systémiques et du droit de participation à la planification des investissements. Auparavant, Madame Gut a travaillé pendant de nombreuses années chez BLS AG et CarPostal SA, où elle était chargée de réaliser des analyses de marché approfondies et d'élaborer des prévisions complexes. Dans ce cadre, elle a également participé, en tant qu'experte, à divers comités et projets sectoriels visant à examiner les systèmes dans les domaines de l'évolution de la demande et de la répartition des recettes. Madame Gut a étudié les mathématiques à l'Université de Berne, avec une spécialisation en statistiques.



Rapport sur le monitoring du marché de l'IRG-Rail

Les régulateurs ferroviaires de plus de 30 pays européens sont regroupés au sein de l'IRG-Rail (*Independent Regulators' Group – Rail*). La RailCom fournit les données de la Suisse pour le rapport sur le monitoring de marché publié chaque année par l'IRG-Rail. Le [14^e rapport de surveillance du marché](#), publié récemment, contient des données sur le réseau ferroviaire et les prix des sillons, ainsi que sur les marchés du trafic de marchandises et de voyageurs dans les pays européens.

Publication du rapport d'activité 2025

Vous trouverez dans notre dernier [rapport d'activité](#) un aperçu de l'exercice 2025 de la RailCom. Outre divers événements et activités liés à la surveillance du marché, l'année a notamment été marquée par les évolutions dans le domaine du transport de marchandises. Celles-ci ont diverses répercussions sur le système ferroviaire suisse et le travail de la RailCom. En ce qui concerne les procédures, l'accent a été mis sur un recours concernant l'attribution des sillons.

Mise à jour des fiches d'information sur le réseau ferroviaire, le transport de voyageurs et le transport de marchandises

Nos trois fiches d'information sur l'observation du marché consacrées au [Réseau ferroviaire](#), au [Trafic voyageurs](#) et au [Trafic marchandises](#) ont été mises à jour avec les données pour l'année 2024.