Rapport d'activité 2025

Commission des chemins de fer RailCom

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom
Commission des chemins de fer RailCom
Commissione del trasporto ferroviario ComFerr
Rail Transport Commission RailCom

Table des matières

Avant-propos de la présidente 2
Condensé 4
Aspects juridiques 6
- Procédures 6
- Clarifications juridiques 7
- Révision totale de la loi et de l'ordonnance sur le transport de marchandises 7

Monitoring du marché 8
- Généralités 8
- Accès au réseau 8
  - Conditions d'accès au réseau 8
  - Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2026 8
  - Accès aux installations de Hafenbahnen Schweiz AG 8
  - Mise à disposition de voies de circulation destinées au triage 8
  - Garage des véhicules ferroviaires 9
  - Évaluation de la stratégie et du plan d'utilisation du réseau 9
  - Révision du système de prix du sillon 9
  - Traffic Management System (TMS) 9
- Services de fret de proximité 9
- Installations de transbordement du transport combiné 10
  - Obligation de publication 10
  - Projet « Gateway Basel Nord » (GBN) 10
- Ports rhénans suisses 10
- Tâches systémiques 10
- Droit de participation à la planification des investissements 11
- Cargo Sous Terrain 11

Observation du marché 12
- Généralités 12
- Prestations de transport de voyageurs et de marchandises 12
- Thèmes choisis 13

Affaires internationales 14
- Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) 14
- Corridors de fret (Rail Freight Corridors RFC) 15

Manifestations 15
- Séminaire 15
- Table ronde 15

RailCom 16
- Mandat légal 16
- Organisation et personnel 17
- Communication et documentation 17

Perspectives 18
Glossaire 19

Impressum

Editeur : Commission des chemins de fer RailCom

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

Impression : Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Tirage : allemand 180, français 40, italien 15, anglais 5

Photos : © Peter Ackermann : photo de couverture ; © Adobe Stock : pages 1, 6-7, 8-9, 17, 18 ; © Fotolia : pages 4-5, 10-11, 12-13, 14-15, 19-20 ; © Shutterstock : pages 2-3 ; © remo eisner photographie : page 16 ; © privé : page 2.

Avant-propos de la présidente

Chères lectrices, chers lecteurs,

Début 2025, soit un an après avoir été un membre de la RailCom, j'ai eu le plaisir d'être nommée présidente, succédant ainsi à Patrizia Danioth Halter qui, après douze ans d'exercice, avait atteint la durée maximale de son mandat. Avec son style de gestion à la fois prudent et visionnaire, Patrizia Danioth Halter n'a cessé de développer la RailCom entre 2013 et 2024, la marquant profondément de son empreinte. Je suis heureuse de prendre sa succession, de m'appuyer sur son travail et de poursuivre cette collaboration fructueuse avec la Commission et le Secrétariat technique.

L'année 2025 a accueilli des développements novateurs pour le secteur ferroviaire et plus particulièrement pour le trafic marchandises. Je pense notamment à la définition de la marche à suivre pour l'aménagement des infrastructures par le Conseil fédéral dans le cadre du projet Transports'45, à la révision totale de la loi sur le transport de marchandises prévoyant des mesures de grande envergure pour renforcer le fret ferroviaire, au nouveau corridor de fret Mer du Nord-Rhin-Méditerranée et à l'accord politique de l'UE (« trilogue ») sur le règlement relatif à l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire . Tandis que la prestation de transport en trafic voyageurs – mesurée en personnes-kilomètres – a poursuivi sa tendance à la hausse amorcée l'année précédente, la prestation de transport en trafic marchandises a de nouveau reculé (voir p. 12). Plusieurs installations de transbordement du transport combiné cofinancées par la Confédération ont cessé leur activité fin 2025 (voir p. 18). Certains de ces changements ont un impact direct sur notre activité de surveillance, d'autres portent sur le système ferroviaire en général et produisent un effet indirect sur notre travail.

Dans ce contexte, l'observation du marché ferroviaire dans l'optique d'un traitement non discriminatoire de toutes les parties prenantes et d'une évolution de la concurrence constitue un élément central de notre mandat légal.

Le présent rapport illustre comment, en 2025, nous avons abordé de manière proactive le secteur dans différents domaines pour défendre, en tant que commission extraparlementaire indépendante, un système ferroviaire compétitif. Il expose également le cas d'une entreprise de transport ferroviaire ayant déposé un recours auprès de la RailCom. Cette entreprise a contesté l'attribution des sillons pour l'horaire annuel, car sa demande n'avait été que partiellement approuvée par le Service suisse d'attribution des sillons (SAS). Nous sommes arrivés à la conclusion que toutes les étapes de la procédure s'étaient déroulées dans les règles et avons donc rejeté le recours (voir p. 6). Les clarifications de ce type peuvent contribuer à améliorer le système : la transparence et la sécurité de planification s'en trouvent renforcées, tandis que l'interprétation juridique est consolidée.

La transparence joue également un rôle central pour les données d'infrastructure. Aujourd'hui, de nombreuses données sont déjà générées et traitées dans le secteur ferroviaire. Un meilleur accès aux données d'infrastructure est susceptible, d'un côté, d'augmenter l'efficacité, la sécurité et l'innovation du système ferroviaire et, de l'autre, de renforcer l'accès non discriminatoire au réseau. Le séminaire 2025 nous a permis, en tant qu'autorité indépendante, de faire le point sur l'ensemble des perspectives représentées dans le secteur, de promouvoir les échanges professionnels et d'étudier de premiers cas d'utilisation (voir p. 15).

Nous nous considérons comme le catalyseur d'un développement progressif et axé sur la pratique des données ouvertes (open data) et des données à accès restreint (restricted data). C'est pourquoi, dans le cadre de l'infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI) prévue, nous nous occupons du cas d'application « infrastructure de transport », en mettant l'accent sur le chemin de fer. Nous continuerons de nous engager à l'avenir au service de cette thématique.

Je tiens ici à remercier celles et ceux qui ont travaillé avec nous au cours de l'année sous revue, à savoir les membres de la Commission, les collaboratrices et collaborateurs du Secrétariat technique, ainsi que les nombreux spécialistes issus du secteur ferroviaire, des associations, de la recherche et d'autres domaines. Ensemble, nous nous engageons au service d'un accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, aux installations de transbordement du trafic combiné ainsi qu'aux services de fret de proximité.

Dr. Barbara Furrer
Présidente

Condensé

RailCom

En tant que commission extraparlementaire indépendante, la Commission des chemins de fer (RailCom) garantit l'accès non discriminatoire

- au réseau ferroviaire,
- aux installations de transbordement du trafic combiné et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération [1] et
- au fret de proximité (services de fret ferroviaire entre l'infrastructure ferroviaire et les voies d'accès ou installations de transbordement destinées au transport combiné).

En outre, la RailCom surveille l'exécution non discriminatoire des tâches systémiques et le droit de participation à la planification des investissements à court et moyen terme des gestionnaires d'infrastructure.

La RailCom intervient dans trois domaines.

- En sa qualité d'autorité indépendante disposant d'un pouvoir décisionnel, elle statue sur les plaintes et les recours déposés par les entreprises ferroviaires et autres entreprises de transport.
- 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. Ses activités de surveillance reposent sur le monitoring et sur l'observation du marché.
- Sur la scène internationale, elle collabore avec d'autres régulateurs et entretient notamment d'étroites coopérations dans le domaine des corridors de fret.

[1] Des nouveautés sont entrées en vigueur le 1er janvier 2026 à la suite de la révision totale de la loi et de l'ordonnance sur le transport de marchandises (voir p. 7).

Activités 2025

Au cours de l'année sous revue, la RailCom a rendu deux décisions.

- Dans sa décision du 14 février 2025 (définitive), la RailCom a constaté, dans le cadre d'une enquête d'office, que l'exploitant d'installations de transbordement du transport combiné (ITTC) cofinancées par la Confédération avait enfreint le principe de l'octroi d'un accès non discriminatoire en appliquant un système de rabais (voir p. 6).
- Dans sa décision du 24 octobre 2025 (définitive), la RailCom a rejeté le recours d'une entreprise de transport ferroviaire (ETF) contre une décision du SAS (voir p. 6).

Deux autres cas ont occupé la RailCom en 2025 – l'un portait sur l'accès aux ITTC, l'autre sur la prestation complémentaire « triage dans les gares de triage » (voir p. 7). Dans les deux cas, les instances de recours (Tribunal administratif fédéral ou Tribunal fédéral) doivent encore se prononcer.

Décision de la RailCom du 14 février 2025

Décision de la RailCom du 24 octobre 2025

Concernant le **monitoring du marché et la coopération internationale**, les priorités ci-après ont été définies en plus des tâches annuelles récurrentes.

- La RailCom a poursuivi sa surveillance concomitante du Traffic Management System (TMS). Sur le terrain, la RailCom a pu se faire une idée de l'utilisation de divers outils de planification et de gestion automatisées des capacités et évaluer la possibilité éventuelle de recourir à l'avenir à l'intelligence artificielle (voir p. 9).
- La RailCom a mené une surveillance concomitante de la maîtrise de système ETCS (voir p. 10).
- La RailCom a établi, en coopération avec le régulateur suédois, un rapport de monitoring sur les corridors de fret européens (voir p. 15).

Dans le cadre de son **séminaire**, la RailCom a abordé le thème de l'accès aux données d'infrastructure dans le domaine ferroviaire sur la base de cas d'utilisation concrets (voir p. 15). La RailCom a par ailleurs organisé une **table ronde** avec les ETF actives dans le transport de marchandises pour discuter ensemble de sujets d'actualité en lien avec l'accès au réseau (à savoir notamment de la prestation complémentaire « garage des véhicules ferroviaires »), la participation ainsi que l'open date/la MODI.

Dans le cadre de **l'observation du marché**, la RailCom a analysé les indicateurs des prestations de transport à l'échelle nationale (voir p. 12).

Aspects juridiques

Procédures

La RailCom a clôturé en 2025 les deux procédures ci-après.

- **Enquête d'office sur les prix et rabais des installations de transbordement du trafic combiné :** dans sa décision du 14 février 2025 (définitive), la RailCom a constaté, dans le cadre d'une enquête d'office, qu'un propriétaire et exploitant d'installations de transbordement du transport combiné (ITTC) avait enfreint le principe de l'octroi d'un accès non discriminatoire en appliquant un système de rabais. Le propriétaire et exploitant de l'ITTC ayant supprimé le système de rabais avant la clôture de l'enquête, la RailCom n'a ordonné aucune mesure visant à éliminer la discrimination observée. Au vu du principe de proportionnalité, la RailCom a également renoncé à infliger une sanction administrative. La RailCom a mis les frais de procédure à la charge du propriétaire et exploitant de l'ITTC. Le Tribunal administratif fédéral avait notamment indiqué dans sa décision du 10 avril 2024 que le propriétaire et exploitant était tenu par la loi de participer à l'établissement des faits et de fournir à la RailCom les documents nécessaires à son activité de surveillance.

- **Recours portant sur l'attribution des sillons pour l'horaire annuel 2025 :** en 2024, une ETF active dans le transport de voyageurs a déposé auprès de la RailCom un recours contre une décision du SAS relative à l'attribution des sillons pour 2025. Cette entreprise contestait le rejet partiel de sa demande de sillons par le SAS. Le SAS avait attribué les sillons concernés à une autre entreprise qui souhaitait les utiliser pour le transport de marchandises. Dans sa décision sur l'attribution des capacités résiduelles existantes, la RailCom a notamment pris en compte l'utilisation flexible des sillons pour le transport de marchandises, telle que prévue par le législateur, en termes de vitesse et de créneaux horaires ainsi que le fait que les sillons concernés pour le trafic de voyageurs ne figurent dans le plan d'utilisation du réseau qu'à titre indicatif. Dans ce contexte, elle a procédé à une interprétation du plan d'utilisation du réseau à la lumière des prescriptions de la stratégie d'utilisation du réseau. La RailCom est parvenue à la conclusion que l'attribution partielle des sillons par le SAS s'était faite dans les règles et a donc rejeté le recours dans sa décision du 24 octobre 2025 (définitive)

Deux autres cas ont occupé la RailCom fin 2025.

- **Procédure de surveillance relative à l'accès aux installations de transbordement du trafic combiné :** fin 2024, un exploitant d'ITTC cofinancées par la Confédération a formé auprès du Tribunal administratif fédéral un recours contre une décision de la RailCom concernant la surveillance de l'accès aux ITTC. Le recours était encore pendant fin 2025 devant le Tribunal administratif fédéral.

Décision de la RailCom du 14 février 2025

Décision du tribunal administratif fédéral du 10 avril 2024

Décision de la RailCom du 24 octobre 2025

- **Enquête d'office concernant la prestation complémentaire « triage dans les gares de triage » :** en 2023, la RailCom a ouvert une enquête d'office contre un gestionnaire d'infrastructure (GI) concernant la discrimination dans l'accès au réseau pour la prestation complémentaire « triage dans les gares de triage ». Le GI a formé recours devant le Tribunal administratif fédéral contre l'ouverture de cette enquête. Dans son arrêt du 4 juillet 2025, le Tribunal administratif fédéral a rejeté le recours du GI, à la suite de quoi le GI a fait appel de cette décision auprès du Tribunal fédéral. La décision du Tribunal fédéral concernant la compétence de la RailCom était pendante fin 2025.

Clarifications juridiques

En 2025, un prestataire étranger de liaisons ferroviaires de nuit en Europe s'est adressé à la RailCom ainsi qu'à d'autres autorités, car il prévoit l'introduction d'une nouvelle liaison traversant la Suisse. La RailCom a communiqué au prestataire ne pas être en mesure de le conseiller sur ce point. Elle a indiqué qu'il était possible de la contacter au titre d'autorité de recours après la prise d'une décision sujette à recours par le SAS.

Arrêt du tribunal administratif fédéral du 4 juillet 2025

Révision totale de la loi et de l'ordonnance sur le transport de marchandises

Lors de sa session de printemps 2025, le Parlement a adopté la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (LTM). En novembre, le Conseil fédéral a adopté la révision de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) et décidé de son entrée en vigueur au 1er janvier 2026. La RailCom a participé de diverses manières à ces révisions et rédigé plusieurs prises de position. Les principales nouveautés en ce qui concerne le domaine de compétence de la RailCom sont les suivantes.

- La RailCom est désormais responsable de la surveillance de l'accès non discriminatoire à l'infrastructure portuaire pour le transport de marchandises sur le Rhin (voir p. 10).

- Concernant les voies de raccordement, il est prévu que l'accès non discriminatoire doit être octroyé uniquement si elles font partie d'une installation de transbordement du trafic combiné cofinancée par la Confédération ou d'une infrastructure portuaire pour le transport de marchandises sur le Rhin.

- L'Office fédéral des transports (OFT) – et non plus le GI – fixe les prix des prestations complémentaires « mise à disposition de voies de circulation destinées au triage » et « triage dans les gares de triage » (voir p. 8, chapitre « Prestation complémentaire mise à disposition de voies de circulation destinées au triage »).

Monitoring du marché

Généralités

Dans le cadre du monitoring du marché, la RailCom vérifie systématiquement s'il existe des risques de discrimination relevant de son domaine de compétence. À cet effet, elle examine chaque année en particulier :

- les conditions d'accès au réseau applicables pendant la période horaire en cours ;
- l'attribution des sillons pour l'horaire annuel ;
- l'accès aux ITTC subventionnées.

Chaque année, la RailCom traite également d'autres axes prioritaires.

Accès au réseau

Conditions d'accès au réseau

La RailCom a vérifié les Network Statements et les catalogues des prestations pour les périodes d'horaire 2025 et 2026. En tout, dans le catalogue des prestations 2026, les GI des CFF, du BLS et de SOB augmentent les prix de quatre prestations complémentaires. La RailCom a échangé avec CFF Infrastructure sur les raisons et les calculs à l'origine de ces augmentations.

Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2026

Lors de l'attribution des sillons pour l'horaire annuel 2026, le SAS est parvenu à régler à l'amiable tous les conflits de sillons, sans aucune procédure d'appel d'offres. La RailCom n'a pas reçu ni trouvé d'indices de discrimination nécessitant une intervention.

Accès aux installations de Hafenbahnen Schweiz AG

En 2024, la RailCom a analysé l'accès à l'infrastructure de Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG) et son utilisation. En 2025, elle a aidé HBSAG à mettre en œuvre les mesures convenues. L'objectif était de réviser les désignations, le calcul des prix et les méthodes de facturation des prestations complémentaires. À compter de l'horaire 2027, il en résultera notamment une adaptation du prix de la prestation complémentaire « garage des véhicules ferroviaires ». Les échanges avec HBSAG se poursuivront en 2026.

Prestation complémentaire « mise à disposition de voies de circulation destinées au triage »

Pour garantir une facturation uniforme et reflétant davantage la vérité des coûts de la prestation complémentaire « mise à disposition de voies de circulation destinées au triage », la RailCom est en dialogue avec CFF Infrastructure depuis plusieurs années. Il en résulte que des méthodes de relevé corrigées et harmonisées seront utilisées pour les quantités facturées pour les manœuvres en transport de voyageurs et de marchandises à partir de la période d'horaire 2024.

L'entrée en vigueur de la révision de l'OTM introduit des conditions-cadres modifiées dans ce domaine dès 2026 : jusqu'à présent, les GI étaient chargés de définir les prix des mouvements de manœuvre sur le territoire et dans les gares de triage, dans le cadre de leur rôle indépendant au sein du système ferroviaire suisse. Désormais, l'OFT se charge de définir le prix de ces prestations pour le transport de marchandises (art. 22, al. 2, let. b, OARF, « Prestations complémentaires », « mise à disposition de voies de circulation destinées au triage »). Par analogie, l'OFT fixe désormais le prix de la prestation complémentaire « triage dans les gares de triage » (art. 22, al. 2, let. c, OARF). Ces adaptations de l'ordonnance s'inscrivent notamment dans le contexte de l'attribution par la Confédération à CFF Cargo du mandat de prestations pour le transport par wagons complets isolés (TWCI) pour les années 2026 à 2029.

Prestation complémentaire « garage des véhicules ferroviaires »

Depuis quelques années, la RailCom aide les GI à mettre en œuvre des mesures pour minimiser les risques de discrimination dans la gestion des capacités de stationnement. En 2025, comme les années précédentes, la RailCom a été en contact avec CFF Infrastructure sur ce point. En 2025, l'accent a été mis sur la question suivante : comment mieux répondre aux besoins de garage formulés en cours d'année par la clientèle des ETF? En amont, les ETF avaient fait part de cette préoccupation à plusieurs reprises à la RailCom. La RailCom continuera de se consacrer à ce sujet en 2026.

Évaluation de la stratégie d'utilisation du réseau et du plan d'utilisation du réseau

En 2024, l'OFT a procédé à une évaluation des instruments de planification que sont la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) et les plans d'utilisation du réseau (PLUR). La RailCom a eu la possibilité de prendre position dans le cadre de cette évaluation et a saisi l'occasion pour mettre l'accent sur le thème de la gouvernance. En 2025, la RailCom a échangé avec l'OFT à ce sujet. L'OFT a partagé les intérêts et les positions de la RailCom et annoncé des mesures dans ce domaine.

Révision du système de prix du sillon

L'OFT a invité la RailCom et d'autres autorités à prendre position sur une décision de principe concernant la révision du système de prix des sillons (SPS 2029). La RailCom a saisi l'occasion pour souligner certains aspects du principe de non-discrimination. Il est prévu que la RailCom soit de nouveau impliquée dans ce dossier en 2026.

Traffic Management System (TMS)

La RailCom a poursuivi sa surveillance concomitante du TMS et a visité notamment le centre d'exploitation Centre des CFF. Elle s'est fait sur place une idée de l'utilisation des systèmes Capacity Optimizer (Real Time Optimizer) et Capacity Planner (planification automatisée des capacités). Ce faisant, elle n'a pu déceler aucune discrimination ou aucun potentiel de discrimination. Des échanges au sujet de la philosophie de planification CM1 (Capacity Management) et des possibilités d'une utilisation future de l'intelligence artificielle (IA) ont eu lieu. La RailCom continuera à suivre les développements du TMS.

Services de fret de proximité

La révision de l'OTM ne change rien à la situation juridique relative aux services de fret de proximité. Les entreprises de transport ferroviaire de marchandises qui fournissent pour elles-mêmes des services de fret de proximité sont tenues – sous certaines conditions – de proposer également ces services à des tiers de manière non discriminatoire. Selon l'OFT, cette règle doit garantir l'accessibilité à toutes les entreprises des services de fret de proximité à partir des gares de formation et de réception dans lesquelles en général seule une entreprise est active.

Les services de fret de proximité font partie intégrante de l'offre de TWCI et font l'objet de la convention sur les prestations conclue entre l'OFT et CFF Cargo SA réglant le soutien financier du TWCI en Suisse.

Installations de transbordement du transport combiné

Obligation de publication

Les propriétaires et exploitants des ITTC cofinancées par la Confédération sont tenus de publier les conditions relatives à leurs prestations (conformément à l'art. 6 de l'ancienne OTM resp. de l'art. 5 de l'OTM révisée). Toute modification des contenus publiés (p. ex. adaptation des prix/rabais ou des conditions d'attribution des sillons et des capacités) doit être signalée à la RailCom. Afin de simplifier la procédure et de limiter les coûts, la RailCom envoie au cours du premier trimestre de chaque année un formulaire en ligne dans lequel elle invite les exploitants à saisir leurs données pour l'année civile écoulée.

Projet « Gateway Basel Nord »

En raison de la révision de la législation sur le transport de marchandises, aucun échange de fond n'a eu lieu avec les responsables du projet « Gateway Basel Nord » (GBN) au cours de l'année sous revue. La RailCom a toutefois pris contact avec le groupe du projet GBN et convenu d'un échange au premier trimestre 2026, notamment sur la question de la gestion des sillons et des capacités.

Ports rhénans suisses

Avec l'entrée en vigueur de la LTM révisée au 1er janvier 2026, l'exploitant de l'infrastructure portuaire pour le transport de marchandises sur le Rhin est tenu de garantir un accès non discriminatoire à son infrastructure (art. 11, al. 4, de la LTM révisée). La RailCom est chargée de surveiller la mise en œuvre de ce principe. Les exigences concrètes en matière de non-discrimination seront consignées à une date ultérieure dans la convention sur les prestations conclue avec les Ports rhénans suisses. Les surfaces et les installations relevant de la notion d'« infrastructure portuaire » sont définies contractuellement entre l'OFT, les cantons concernés et l'exploitant de l'infrastructure portuaire.

La RailCom soutiendra les Ports rhénans suisses dans la mise en œuvre de leurs obligations.

Tâches systémiques

En 2025, la RailCom a mené une surveillance concomitante de la tâche systémique European Train Control System (ETCS). Dans ce cadre, elle a constaté que la structure organisationnelle de cette tâche systémique garantissait une gestion et une intégration appropriées des principaux acteurs. En outre, la RailCom est parvenue à la conclusion que le secteur coopère activement et de manière constructive, tant dans le cadre des réunions opérationnelles qu'au sein du conseil d'administration.

Droit de participation à la planification des investissements

En juin 2025, l'Union des transports publics (UTP) a publié des recommandations concernant la mise en œuvre du droit de participation des ETF et des raccordés à la planification des investissements des GI. Le processus standard élaboré par l'UTP prévoit que les GI impliquent l'ensemble des ETF et des raccordés concernés à un stade précoce, de manière équitable et transparente, dans la planification et qu'ils examinent leurs préoccupations de manière objective. Il convient d'éviter tout avantage pour certains acteurs du marché. Les GI communiquent par écrit leurs réponses destinées aux personnes à l'origine de la requête à l'ensemble des ETF et des raccordés.

La RailCom avait suggéré l'élaboration d'un tel processus de participation standardisé à l'échelle du secteur, car une réglementation claire des procédures augmente la transparence, favorise le dialogue constructif entre les GI et les ETF et renforce ainsi la non-discrimination dans le domaine de la planification des investissements à court et moyen terme. La RailCom vérifiera en temps voulu le respect de ces droits de participation dans le cadre de sa surveillance.

Cargo Sous Terrain

En 2025, la RailCom a échangé avec les responsables de Cargo Sous Terrain. Ces échanges ont notamment porté sur le fait qu'à l'avenir toutes les prestations de transport fournies par Cargo Sous Terrain conformément à la loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM) seront soumises au principe de non-discrimination et que la protection des données pertinentes pour la concurrence doit être garantie.

Étant donné que certaines conditions préalables à la construction de la première étape d'une installation souterraine de transport de marchandises ne sont pas remplies, Cargo Sous Terrain a décidé de suspendre dans un premier temps la mise en œuvre du système de tunnels.

Observation du marché

Généralités

Dans le cadre de l'observation du marché, la RailCom analyse l'évolution de la concurrence et le respect du principe de non-discrimination sur le réseau ferroviaire suisse. Sur son site Internet et dans sa newsletter, elle donne un aperçu de ses activités aux acteurs de la branche ferroviaire et au public intéressé.

Prestations de transport de voyageurs et de marchandises

La figure 1 présente l'évolution du transport ferroviaire de voyageurs (trafic régional et grandes lignes) de 2018 à 2024. En 2024, la prestation de transport mesurée en personnes-kilomètres a enregistré une progression de 3,1 % par rapport à l'année précédente. Cette hausse reflète de nouveau la tendance moyenne à long terme enregistrée avant la pandémie de COVID-19. Le trafic régional a connu une croissance plus forte (+4,8 %) que le trafic grandes lignes (+2,1 %). Cela correspond à l'évolution de l'offre de trains-kilomètres (+1,4 % en trafic régional et +0,4 % en trafic grandes lignes). En 2024, la prestation de transport mesurée en courses-voyageurs a enregistré une progression de 5,5 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation plus forte que celle des voyageurs-kilomètres reflète la forte progression du trafic régional par rapport au trafic grandes lignes.

La tendance à la hausse s'est maintenue en 2025 : 1er trimestre +1,6 %, 2e trimestre +3,8 % et 3e trimestre +7,8 % (données provisoires de l'Office fédéral de la statistique OFS, état au 3 décembre 2025).

La figure 2 présente l'évolution du transport ferroviaire de marchandises (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit) entre 2018 et 2024. La prestation de transport a continué de baisser et s'est établie en 2024 à - 2,3 % en dessous du niveau de l'année précédente. À l'exception du trafic de transit, les prestations de tous les types de trafic ont baissé. C'est le trafic d'exportation qui a enregistré le plus fort recul avec une baisse de -37,6 % par rapport à l'année précédente.

Les chiffres trimestriels provisoires communiqués par l'OFS (état au 3 décembre 2025) indiquent de nouveau un net recul des prestations de transport en 2025, avec -8,2 % au 1er trimestre, -18,4 % au 2e trimestre et -5,9 % au 3e trimestre.

Évolution des prestations du transport ferroviaire de voyageurs

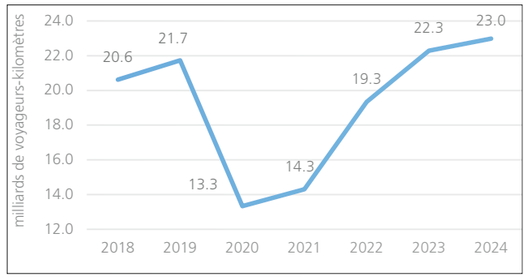

Figure 1 : Prestations de transport ferroviaire de voyageurs (trafic régional et grandes lignes) 2018-2024. Source : OFS.

Évolution des prestations du transport ferroviaire de marchandises

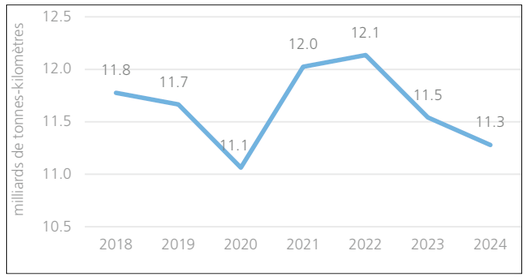

Figure 2 : Prestations du transport ferroviaire de marchandises (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit) 2018-2024. Source : OFS.

Thèmes choisis

Infrastructure de données sur la mobilité

Le Conseil fédéral entend mettre en place une infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI) pour les transports publics et privés afin d'améliorer les flux d'informations entre les GI, les entreprises de transport, les prestataires privés et les usagers des transports. Le 14 mai 2025, il a adopté un projet de loi à ce sujet à l'attention du Parlement. Divers cas d'utilisation ont été définis dans le cadre de l'infrastructure MODI. La RailCom s'occupe du cas d'utilisation « infrastructure de transport », en mettant l'accent sur le chemin de fer. En 2025, la RailCom a organisé un séminaire sur les données d'infrastructure (voir p. 15). La RailCom continuera de s'intéresser à ce sujet en 2026.

Développement du transport par wagons complets isolés

La révision de la législation sur le transport de marchandises comprend notamment un encouragement financier du TWCI limité à huit ans dans un premier temps. Pour la première phase, prévue de 2026 à 2029, un crédit d'engagement d'un montant total de 260 millions de francs a été accordé. Il comprend des contributions aux investissements et des indemnités pour les offres et les prestations du TWCI.

À l'été 2025, l'OFT avait réalisé une procédure d'appel d'offres dans le cadre de laquelle seul CFF Cargo avait remis une offre. En décembre 2025, l'OFT et CFF Cargo ont signé une convention sur les prestations pour le TWCI pour la période 2026-2029.

La RailCom continuera à suivre l'évolution de la situation, notamment en ce qui concerne les services de fret de proximité, qui font partie intégrante de l'offre de TWCI et relèvent de la compétence de la RailCom.

Transport ferroviaire international de voyageurs

L'accord sur les transports terrestres, actualisé en 2024 dans le cadre des négociations bilatérales entre la Suisse et l'Union européenne (UE), prévoit une ouverture contrôlée du trafic ferroviaire international de voyageurs en Suisse : à l'avenir, les entreprises ferroviaires étrangères pourront proposer de manière autonome des liaisons ferroviaires transfrontalières vers la Suisse, à condition qu'un sillon libre soit disponible. Les entreprises suisses, quant à elles, pourront proposer de manière indépendante des liaisons transfrontalières à destination de l'étranger. En ce qui concerne l'attribution des sillons, l'horaire cadencé des transports publics en Suisse restera prioritaire par rapport à d'éventuelles nouvelles lignes du trafic ferroviaire international de voyageurs. Pour pénétrer le marché suisse, les ETF étrangères doivent respecter les conditions nationales (concession, système tarifaire, commande dans l'horaire annuel avec un ordre de priorité faible, etc.).

La mise à jour de l'accord sur les transports terrestres nécessite d'adapter la loi sur les chemins de fer et la loi sur le transport de voyageurs. Le législateur devrait charger la RailCom de veiller à ce que l'objectif principal des offres de transport transfrontalier de voyageurs proposées par des ETF étrangères soit le transport de personnes entre le territoire étranger et le territoire suisse, tant avant le lancement de l'offre que pendant son exploitation. En 2025, la RailCom a échangé avec l'OFT à ce sujet et pris position sur les projets de modification de la législation.

Affaires Internationales

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

En 2025, la RailCom a participé à différents groupes de travail d'IRG-Rail.

- Groupe de travail « Access » : ce groupe de travail permet aux régulateurs d'échanger notamment sur leur expérience nationale respective en ce qui concerne l'implémentation du nouveau processus d'établissement de l'horaire harmonisé à l'échelle européenne (Timetable Redesgin, TTR). Les contenus et les processus du TTR se fondent en grande partie sur les instruments de planification (STUR et PLUR) utilisés en Suisse depuis quelques années. La Suisse devrait faire partie des pays concernés par la première vague de mise en œuvre. Les développements concernant le TTR ont également été l'une des raisons pour lesquelles Forum Train Europe FTE (groupement d'intérêt des ETF ayant son siège à Berne) a récemment cherché à intensifier ses échanges avec IRG-Rail. Dans le cadre d'une observation active du marché, la RailCom entretient également des échanges directs avec le FTE en dehors des réunions de l'IRG-Rail.
- Groupe de travail « Emerging Legislative Proposals » : comme l'année précédente, la RailCom s'est impliquée dans le cadre de ce groupe de travail dans la proposition de la Commission européenne concernant un règlement relatif à l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire européen unique (modification de la directive 2012/34/UE et abrogation du règlement (UE) n° 913/2010). Fin 2025, les représentants du Parlement européen, du Conseil de l'UE et de la Commission européenne (réunis en « trilogue ») sont parvenus à un accord sur le règlement.

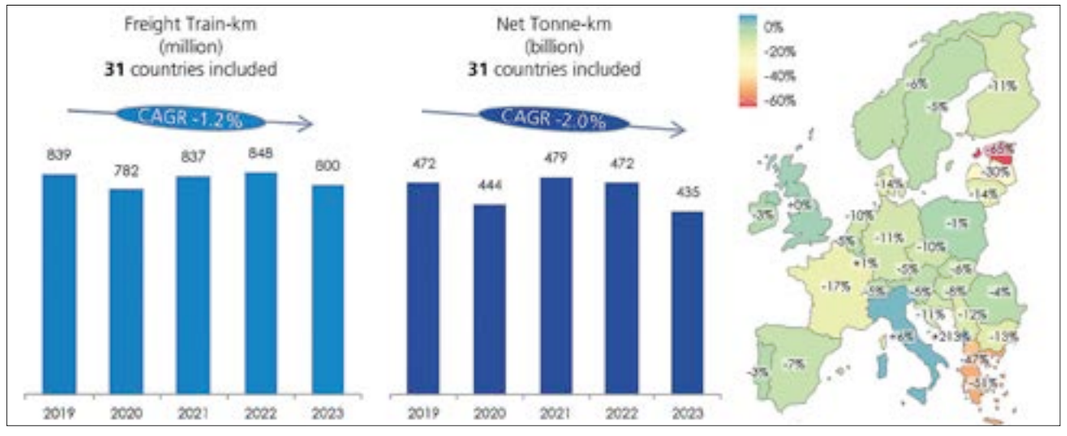

Figure 3 : En 2023, les prestations du transport ferroviaire de marchandises ont diminué, excepté dans trois pays (Source : 13e rapport de monitoring du marché d'IRG-Rail).

- Groupe de travail « Market Monitoring » : la RailCom a rassemblé des données sur la Suisse pour le 13e rapport de monitoring du marché d'IRG-Rail. Ce rapport examine les évolutions du transport ferroviaire à l'échelle européenne, comme le montre par exemple le graphique ci-dessous illustrant la diminution du fret, laquelle a été encore plus forte dans de nombreux pays autres que la Suisse.

Corridors de fret (Rail Freight Corridors RFC)

En 2024, la Suisse a fait partie du RFC 1 (Rhin-Alpes) et du RFC 2 (Mer du Nord-Méditerranée). Le 1er janvier 2025, les deux corridors de fret ferroviaire ont été fusionnés pour former le nouveau corridor Mer du Nord-Rhin-Méditerranée. La RailCom s'engage dans des échanges réguliers entre les régulateurs nationaux et les corridors One-Stop-Shops (C-OSS). La Suisse – représentée par l'Office fédéral des transports (OFT) – préside le nouveau corridor conjointement avec la Belgique. Elle peut ainsi mieux faire valoir ses intérêts sur les lignes internationales d'accès à la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) au nord et au sud de l'Europe.

En collaboration avec le régulateur suédois Transportstyrelsen, la RailCom établit depuis 2024 un rapport de monitoring annuel afin de fournir une vue d'ensemble des principaux défis pour l'exploitation des corridors. Ce rapport se fonde sur les commentaires des responsables RFC, les résultats de l'enquête actuelle de satisfaction de la clientèle et sur différents indicateurs (p. ex. nombre de commandes de sillons, nombre de conflits de commande et vitesse moyenne des sillons planifiés).

Manifestations

Séminaire

Lors du séminaire du 7 novembre 2025, la RailCom a discuté avec le secteur de cas d'utilisation concrets concernant l'accès aux données d'infrastructure. Les cas d'utilisation visent à rendre accessibles d'autres données d'infrastructure dans des domaines ciblés et à progresser ensemble vers une culture des données ouverte et axée sur les avantages. Le secteur est responsable de la mise en œuvre et de l'application des cas d'utilisation. La RailCom joue un rôle d'initiation et, si nécessaire, de soutien et de coordination. Les présentations et un résumé du séminaire sont publiés sur le site Internet de la RailCom (en allemand).

Table ronde avec les entreprises de transport ferroviaire s'occupant de transport de marchandises

Après le vif intérêt suscité il y a deux ans par une table ronde informelle entre la RailCom et les ETF à voie normale s'occupant de transport de marchandises, une nouvelle édition de cet événement a eu lieu le 18 juin 2025. Une fois de plus, de nombreuses ETF ont participé à la manifestation et pris activement part à la discussion. Dans des domaines tels que les capacités de stationnement en cours d'année ou la participation à la réaffectation d'installations de transport de marchandises, des remarques ont été formulées, que la commission approfondira. Pour la RailCom, ce type d'échanges informels avec les acteurs du secteur est important pour obtenir des informations de première main sur les enjeux du fret ferroviaire. Comme en témoignent les feed-back reçus, cette discussion ouverte et constructive est très appréciée des parties prenantes.

RailCom

Mandat légal

La RailCom est une commission extraparlementaire indépendante disposant d'un pouvoir décisionnel. À ce titre, elle n'est soumise à aucune directive du Conseil fédéral. Elle garantit l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, aux ITTC cofinancées par la Confédération, aux voies de raccordement, aux services de fret ferroviaire de proximité ainsi qu'à l'infrastructure portuaire pour le transport de marchandises sur le Rhin. En tant que commission orientée vers le marché, la RailCom supervise et soutient de manière déterminante le fonctionnement du marché ferroviaire. Conformément à l'art. 40a^{ter} LCdF, la RailCom remplit son mandat légal comme suit.

- En sa qualité d'autorité indépendante disposant d'un pouvoir décisionnel, elle statue sur les plaintes et les recours déposés par exemple par les entreprises ferroviaires et autres entreprises de transport.
- En tant qu'autorité de surveillance, elle mène des enquêtes d'office et ordonne des mesures visant à garantir l'absence de discrimination. Ses activités de surveillance reposent sur le monitoring et sur l'observation du marché. Elle réalise également des enquêtes préalables. Elle a recours à l'instrument de la « surveillance concomitante » pour identifier précocement les risques potentiels de discrimination et mettre en œuvre des mesures avec la participation des acteurs concernés, après les avoir entendus.
- Au niveau international, elle coopère avec d'autres autorités de régulation nationales, notamment dans le domaine des corridors de fret.

La RailCom (de gauche à droite) : Ferruccio Bianchi (membre), Anna Ciaranfi Zanetta (membre), Markus Kern (vice-président), Barbara Furrer (présidente), Cesare Brand (membre), Manfred Haller (membre), Christof Böhler (responsable du Secrétariat technique).

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Présidente (depuis 2025 ; membre depuis 2024)	Barbara Furrer	Dre en droit, avocate, Hedingen/ZH
Vice-président (depuis 2016)	Markus Kern	Pr dr en droit, LL.M., professeur en droit public, administratif et européen à l'Université de Berne, Berne (BE)
Membre (depuis 2025)	Ferruccio Bianchi	Ing. ETS, Onnens/VD
Membre (depuis 2024)	Cesare Brand	Avocat, Forel (FR)
Membre (depuis 2020)	Anna Ciaranfi Zanetta	Licenciée en droit, avocate, Département des finances et de l'économie du Canton du Tessin, Dalpe (TI)
Membre (depuis 2024)	Manfred Haller	EMBA, conseiller indépendant, Unterkulm (AG)

Organisation et personnel

La RailCom est opérationnelle depuis le 1er janvier 2000. Elle est rattachée sur le plan administratif au Secrétariat général du DETEC et ses membres sont nommés par le Conseil fédéral. Outre les réunions régulières de la commission, des réunions de comité sont également organisées selon les besoins pour traiter de thèmes spécifiques. Cela a été le cas pour le fret ferroviaire au cours de l'année sous revue.

Le 27 août 2024, le Conseil fédéral a nommé Barbara Furrer au poste de présidente de la RailCom sur proposition du DETEC. Depuis début 2025, Barbara Furrer remplace dans cette fonction Patrizia Danioth Halter qui a quitté la commission après douze années en raison de la limitation de la durée du mandat. Barbara Furrer était membre de la RailCom avant d'en prendre la présidence. En 2025, sur proposition du DETEC, le Conseil fédéral a nommé Ferruccio Bianchi nouveau membre de la RailCom.

La commission dispose d'un Secrétariat technique sis à Berne. Le Secrétariat technique soutient la commission dans l'exécution de ses tâches, la représente au sein des groupes de travail internationaux et exerce l'activité de surveillance.

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Responsable	Christof Böhler	Master en affaires internationales, Université de Saint-Gall (HSG)
Responsable suppléante (jusqu'en septembre 2025)	Melissa Rickli	Lic. phil. hist.
Collaboratrice (jusqu'en juin 2025)	Ana Dettwiler	Avocate
Collaboratrice	Ursula Erb	Dr ès sciences économiques
Collaborateur	Andreas Oppliger	Lic. phil. nat.
Collaboratrice (à partir de juin 2025)	Manja Schlieper	Licenciée en droit, avocate, LL.M.
Collaboratrice	Katrin Suter-Burri	Dr ès sciences naturelles EPF

Communication et documentation

La RailCom publie ses décisions dans la langue de la procédure sur son site Internet et informe l'opinion publique par le biais de communiqués de presse. Elle donne un aperçu de ses activités actuelles dans une newsletter et sur LinkedIn. En outre, la RailCom fournit sur son site Internet des fiches d'information contenant, d'une part, des explications sur les dispositions légales relevant de sa compétence et, d'autre part, une sélection d'informations issues de l'observation du marché.

Perspectives

Infrastructure ferroviaire

En 2026, la RailCom mettra à nouveau l'accent sur l'accès non discriminatoire au réseau. Elle examinera notamment l'attribution des sillons et les instruments de publication des GI.

À l'avenir, la RailCom continuera à œuvrer pour améliorer progressivement l'accès aux données d'infrastructure dans le domaine ferroviaire au moyen de cas d'utilisation. La mise en œuvre des cas d'utilisation incombe au secteur. La RailCom assumera un rôle d'accompagnement et de coordination.

Un autre axe prioritaire est la surveillance concomitante du TMS, qui se concentre non seulement sur le développement général, mais aussi sur l'utilisation d'applications concrètes.

Installations de transbordement du transport combiné

En 2025, CFF Cargo a annoncé la fermeture de plusieurs ITTC qui, selon ses propres déclarations, ne pouvaient plus être exploitées de manière rentable. Il s'agit notamment de six ITTC cofinancées par la Confédération et surveillées par la RailCom en ce qui concerne la garantie de l'accès non discriminatoire, à savoir Cadenazzo, Gossau SG, Renens, St-Triphon, Berne Weyermannshaus et Rothenburg. CFF Cargo a confié l'exploitation de l'installation cofinancée de Widnau au propriétaire de l'installation.

Depuis 2026, CFF Cargo n'exploite plus qu'une seule ITTC cofinancée, à Dietikon, qui doit garantir un accès non discriminatoire. La RailCom va adapter sa surveillance et suivre l'évolution du marché suite au retrait partiel de CFF Cargo.

Intelligence artificielle

L'intelligence artificielle (IA) joue un rôle important pour la RailCom, car les systèmes d'apprentissage automatique influencent par exemple les décisions relatives à l'accès au réseau, créant ainsi de nouvelles possibilités de discrimination et d'opacité. La RailCom s'intéresse donc à la question et entend renforcer progressivement ses capacités de surveillance en la matière. À cette fin, elle cherche notamment à établir des contacts avec le secteur, mais aussi avec l'OFCOM et les régulateurs étrangers.

Glossaire

Abréviation	Signification
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
C-OSS	Corridor One-Stop Shop
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ETCS	European Train Control System
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
EU	Union européenne
GBN	Projet « Gateway Basel Nord »
GI	Gestionnaire d'infrastructure
HBSAG	Hafenbahn Schweiz AG
IRG-Rail	Independent Regulators' Group – Rail
ITTC	Installations de transbordement du transport combiné
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer
LTM	Loi sur le transport de marchandises
LTSM	Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises
MODI	Infrastructure nationale de données sur la mobilité
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
OARF	Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OTM	Ordonnance sur le transport de marchandises

Abréviation	Signification
PLUR	Plan d’utilisation du réseau
RFC	Corridor de fret (Rail Freight Corridor)
SAS	Service suisse d’attribution des sillons
STUR	Stratégie d’utilisation du réseau
TMS	Traffic Management System
TTR	Timetable Redesign
TWCI	Transport par wagons complets isolés
UTP	Union des transports publics

Commission des chemins de fer RailCom
Christoffelgasse 5
3003 Berne

Tél. +41 (0)58 463 13 00

info@railcom.admin.ch
www.railcom.admin.ch