Rapport d'activité 2013

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

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 260, français 50, italien 10, anglais 30

Photos: Couverture, p. 1, 2, 12/13: Djama; p. 3: Anselm Baumgart; p. 4/5, 10/11: Lightpoet; p. 6/7: Scubaluna; p. 8/9 h368k742; p. 14/15 Voxxphotography; toutes ©Fotolia.com. p. 2, 8 (portraits) Kurt Schorrer. p. 16/17 ©AlpTransit Gotthard AG

Table des matières

Editorial 2

Le libre accès au réseau requiert une surveillance de la concurrence 3
- Réforme des chemins de fer 1 et 2 3
- Première étape: réforme des chemins de fer 2.1 3
- Deuxième étape: réforme des chemins de fer 2.2 4
- Perspectives 4

Le réseau ferroviaire suisse 5

La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) 6
- Tâches fondamentale 6
- Composition de la commission 8
- Finances 9

Activités en 2013 10
- Enquêtes d'office 11
- Avis relatifs à des projets d'actualité 11
- Les unités de la CAC 11
- Diversité des projets et des activités 12

Engagement au niveau international 14
- Corridors de fret 1 et 2 14
- Corridor One-Stop-Shop 14

Perspectives 16

Editorial

La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) est une autorité de surveillance indépendante du trafic ferroviaire. Depuis la conclusion de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'Union européenne, elle veille à l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire. L'organisme de contrôle a donc pour tâche d'assurer la concurrence: toutes les entreprises de transport ferroviaires (ETF) doivent pouvoir accéder à des conditions techniques et économiques équivalentes et sans discrimination au réseau ferroviaire et, de ce fait, au marché des transports ferroviaires. La CACF statue donc sur les litiges concernant l'accès au réseau ferroviaire. Depuis mi-2013, une action n'est plus une condition préalable à la surveillance de la concurrence. En effet, suite à la réforme des chemins de fer 2.2, la CACF peut examiner le comportement des gestionnaires de l'infrastructure (GI) et de l'organe chargé de l'attribution des sillons envers les ETF en cas de simple soupçon. Cette surveillance du marché vise à renforcer la concurrence dans le secteur du trafic ferroviaire ainsi qu'à détecter et à combattre à temps les discriminations. Elle contribue ainsi également à une meilleure utilisation des fonds publics, à l'optimisation des prestations des ETF et des GI ainsi qu'à l'adéquation des offres avec les besoins des clients.

Publié pour la première fois sous cette forme, le présent rapport invite ses lecteurs à découvrir l'activité de la CACF. Il les aidera aussi à comprendre pourquoi la CACF doit se repositionner afin de pouvoir assumer de nouvelles tâches et assurer une surveillance efficace de la concurrence. Les premiers jalons ont déjà été posés. Il s'agissait tout d'abord d'appliquer la réforme des chemins de fer 2.2 afin de garantir l'intervention de l'autorité en cas de soupçon de mesures discriminatoires de la part des GI ou de l'organe chargé de l'attribution des sillons. Nous avons immédiatement commencé à mettre en place un monitoring propre focalisé sur les risques spécifiques de discrimination et à engager des mesures d'enquête sur la base de dénonciations et d'informations de tiers. Cela étant, la CACF a déjà ouvert les premières enquêtes. Or, nous avons constaté que, dans le système intégré des chemins de fer suisses, il a été possible de mettre à profit ces nouvelles possibilités de la surveillance de la concurrence du trafic libéralisé des marchandises.

Compte tenu de la poursuite du processus d'ouverture des marchés, une surveillance cohérente et efficace de la concurrence sur le marché des transports ferroviaires continuera donc d'être essentielle pour renforcer cette concurrence.

Pour conclure, je tiens à remercier tout particulièrement ceux qui, au sein de la commission, du secrétariat ou des autorités, ont activement aidé la CACF à accomplir ses tâches difficiles et l'ont confirmée dans son nouveau rôle.

Patrizia Danioth Halter
Présidente

Le libre accès au réseau requiert une surveillance de la concurrence

Réforme des chemins de fer 1 et 2

La première étape de la réforme des chemins de fer est entrée en vigueur en Suisse en 1999. Les trois principaux objectifs consistaient à mieux séparer les fonctions politiques et entrepreneuriales, d'améliorer le rapport coût-utilité et d'introduire des éléments de concurrence dans le système ferroviaire. Les mesures suivantes ont été mises en œuvre:

- la séparation de l'infrastructure et des transports
- l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire comme condition à la libéralisation du trafic marchandises
- le financement des transports publics
- le désendettement et la transformation des CFF en une société anonyme de droit public

Instituée comme autorité spécialisée suite à l'introduction du libre accès au réseau ferroviaire, la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer contrôle que cet accès ne soit pas discriminatoire.

La réforme des chemins de fer 2 avait pour but d'accroître l'efficacité des transports publics, de garantir la performance du système ferroviaire et de régler l'intervention des services de sécurité dans les transports publics. Elle traitait également d'autres sujets tels que la révision du service de sécurité, la garantie de l'accès non discriminatoire au réseau, l'égalité de traitement des entreprises de transport et l'adaptation de réformes antérieures. La réforme des chemins de fer 2 ayant été rejetée par le Parlement, l'administration a été chargée de présenter une nouvelle mouture de la réforme, cette fois en plusieurs tranches.

Première étape:

réforme des chemins de fer 2.1

En 2007, le Conseil fédéral a soumis un premier paquet comprenant les éléments peu contestés de la réforme des chemins de fer 2, c'est-à-dire la révision des services de sécurité, l'égalité de traitement des entreprises de transport et la mise à jour des réformes antérieures. Parallèlement, les actes législatifs concernant les transports publics ont été ordonnés de manière plus systématique dans les domaines de l'infrastructure, du transport des marchandises et des voyageurs.

La loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics, qui a remplacé la loi fédérale de 1878 concernant la police des chemins de fer, fournit aux entreprises de transport des instruments modernes leur permettant d'accomplir leurs tâches dans le domaine de la sécurité. Elle autorise notamment la police des transports à porter des armes à feu en cas de besoin.

Deuxième étape:

réforme des chemins de fer 2.2

Le deuxième paquet a été présenté en 2009. Il améliorait les conditions du transfert au rail du trafic marchandises et de l'efficacité du trafic des voyageurs. La reprise d'éléments importants des directives européennes régissant l'interopérabilité et la sécurité vise à faciliter le trafic ininterrompu des marchandises sur le rail entre la Suisse et les pays voisins. Les mises au concours des services de bus doivent permettre d'améliorer l'efficacité du trafic régional des voyageurs. Elles sont en principe aussi possibles dans le trafic régional par chemin de fer.

Le projet rejeté par le Parlement prévoyait aussi de simplifier les modalités de financement. L'idée de créer un réseau de base financé par la Confédération et un réseau complémentaire financé par les cantons fut cependant abandonnée. Le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sont dorénavant réglés par le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) accepté par le peuple suisse en 2014.

La réforme des chemins de fer 2.2 a doté la CACF de compétences accrues lui permettant de surveiller activement la concurrence et de détecter et d'empêcher toute mesure discriminatoire.

Perspectives

Le paysage ferroviaire reste en mouvement, même après la fin de la réforme des chemins de fer 2.2. En effet, l'UE projette de nouvelles réformes qui traitent notamment de l'organisation future de l'infrastructure ferroviaire ou de la libéralisation éventuelle du trafic des voyageurs.

Le réseau ferroviaire suisse

La Suisse dispose d'un des réseaux ferroviaires les plus denses au monde : de 5251 kilomètres de long (état 2010, source OFS), celui-ci s'étend sur un territoire de 41 285 km². Le trafic ferroviaire constitue l'épine dorsale des transports publics et joue aussi un rôle important pour le trafic national et international des marchandises.

Les principaux chiffres:

Voyageurs-kilomètres	19,3 Mrd. [1]
Tonnes-kilomètres nettes à travers les Alpes	23,6 Mio. [1]
Tonnes-kilomètres nettes ne traversant pas les Alpes	9,7 Mrd. [1]
Nombre de sillons par année	14 606 [2]
Nombre de chemins de fer à voie normale	189 [3]
Nombre d'ETF opérant dans le transit	5 [4]

[1] Etat 2012, source OFS
[2] Etat2013, source: Rapport de gestion Sillon Suisse
[3] Etat 2014, source: Répertoire des ET OFT
[4] Etat 2012, source: UTP

Réseau ferroviaire surveillé par la CACF

(Source: sillon Suisse SA; ©SBB Relief: ©DHM25/SRTM-DTED® swisstopo/NASA, NGA (JA062250))

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

La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) est une commission décisionnelle opérationnelle depuis le 1er janvier 2000. Créée dans le cadre de la réforme des chemins de fer 1, elle est chargée de surveiller l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire suisse et de se prononcer sur les litiges qui s'y rapportent. 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).

Elle exerce fondamentalement trois fonctions:

- En tant que tribunal spécialisé, elle statue sur les litiges liés à l'accès non discriminatoire au réseau. Depuis l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer 2.2 le 1er juillet 2013, elle peut ouvrir une procédure d'office en cas de simple soupçon.
- En tant qu'organe de surveillance de la concurrence (ex ante), elle surveille activement le marché pour garantir la non-discrimination.
- Dans le cadre des coopérations internationales, elle contrôle les décisions des gestionnaires de l'infrastructure des corridors de fret 1 (Rotterdam/Anvers – Gênes) et 2 (Rotterdam/Anvers – Bâle); elle fait par ailleurs partie du Independent Regulators Group IRG-Rail et a un rôle d'observatrice au sein de l'European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB).

La CACF se veut une autorité compétente, efficace, indépendante et proactive de surveillance de l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire. En tant que telle, elle fournit une contribution importante à l'excellente qualité du système ferroviaire suisse. Elle garantit le respect des conditions-cadres nécessaires à une concurrence loyale sur le réseau ferroviaire.

Tâches fondamentales

Les tâches de la CACF sont définies à l'art. 40a^{bis} de la loi sur les chemins de fer (LCdF) et dans le Règlement interne de la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer. Elles sont pour l'essentiel au nombre de trois:

- Contrôler et garantir l'accès non discriminatoire au réseau par des procédures d'action, des dénonciations et des enquêtes menées d'office
- Assurer un monitoring du marché et de la discrimination
- Coopération au niveau international: coordination des organismes de contrôle des corridors 1 et 2, ENRRB et IRG-Rail

«En 2013, la CACF a évolué. La commission a été réorganisée et nous avons notamment commencé de mettre en place le monitoring de la discrimination.»

Patrizia Danioth Halter, Présidente

Tâches	Contenu
1. Garantie de l'accès non discriminatoire au réseau	Contrôler ou statuer sur des litiges portant sur • les conditions d'accès au réseau selon les documents de référence du réseau (network statements) • les prix des sillons et de l'infrastructure • les conventions d'accès au réseau entre gestionnaire de l'infrastructure et entreprise de transport ferroviaire • la procédure d'offre prévue à l'art. 12a de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire • les décisions des gestionnaires de l'infrastructure concernant plusieurs pays et C-OSS (Corridor One-Stop-Shop des corridors de fret européens) La CACF surveille l'attribution non discriminatoire des sillons par les gestionnaires de l'infrastructure CFF, BLS et SOB, ainsi que par Sillon Suisse SA (depuis sa fondation en 2006).
2. Monitoring du marché et de la discrimination	La surveillance de la concurrence dans le domaine de l'accès au réseau se concentrera dorénavant sur les risques importants de discrimination. Un monitoring de la discrimination est mis en place à cette fin.
3. Coopérations internationales	• coordination avec les organismes de contrôle des corridors de fret 1 et 2 • contacts entretenus avec les autorités de régulation européennes dans le cadre du ENRRB et du IRG-Rail

Composition de la commission

La CACF se compose de sept membres indépendants nommés par le Conseil fédéral pour la période administrative allant de 2012 à 2015. Les membres de la commission exercent leur activité à titre accessoire.

En raison de la limitation en vigueur de la durée du mandat des membres des commissions extraparlementaires, Andreas Herczog, et Monika Tschannen-Süess, respectivement président et membre de la commission, ont remis leurs mandats à fin 2012. Depuis le 1er janvier 2013, la présidence est assurée par Patrizia Danioth Halter, licenciée en droit, avocate et notaire, LL.M. Ursula Erb, docteure ès sciences économiques, a été nommée nouveau membre.

Les cinq autres membres ont déjà été nommés en novembre 2011 pour la période s'achevant en 2015.

En tant que commission extraparlementaire / commission décisionnelle de la Confédération, la CACF est tenue d'indiquer les intérêts qui lient ses membres. Le lien suivant fournit les informations pertinentes à ce sujet: http://www.admin.ch/ch/d/cf/ko/index_10046_ib.html

La CACF (de gauche à droite): Dr. Yves Putallaz, Santina Bevington (responsable du secrétariat), Dr. Ursula Erb, Prof. Dr. Matthias Finger (vice-président), Patrizia Danioth Halter (présidente), Peter Bösch, Barbara Klett, Werner Grossen

Fonction	Nom	Année de naissance	Activités professionnelles
Présidente depuis 2013	Patrizia Danioth Halter	1964	licenciée en droit, avocate et notaire, LL.M., Altdorf
Vice-président depuis 2004	Matthias Finger	1955	Professeur EPFL, Croix-de-Rozon
Membre depuis 2012	Peter Bösch	1956	Expert en logistique, Binningen
Membre depuis 2013	Ursula Erb	1967	Docteure ès sciences économiques, Uhwiesen
Membre depuis 2012	Werner Grossen	1961	Diplômé en économie d'entreprise NDS HF, Thierachern
Membre depuis 2012	Barbara Klett	1962	Avocate, LL.M. et médiatrice, Lucerne
Membre depuis 2012	Yves Putallaz	1971	Dr. Ing. Génie civil EPFL, Vevey

La commission est secondée par les trois collaboratrices du secrétariat, lequel est dirigé par Santina Bevington, juriste, et comprend également Natalia Kulesza et Erika Gut.

Finances

Rattachée sur le plan administratif au Secrétariat général du DETEC, la CACF dispose d'un secrétariat propre.

Budget de l'année sous revue: 602 600 francs. Dépenses effectives: 461 138 francs. Ce montant couvre les frais de personnel et de fonctionnement de la CACF

Activités en 2013

L'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer 2.2 le 1er juillet 2013 a profondément modifié les attributions et les activités de la CACF. Vu ses nouvelles compétences l'habilitant à surveiller le marché et à ouvrir des enquêtes en cas de soupçon, la commission attire davantage les regards des milieux politiques et économiques ainsi que ceux de l'opinion publique.

Aucune action n'a été intentée en 2013. La commission a cependant reçu deux dénonciations concernant de possibles discriminations.

«Depuis mi-2013, nous pouvons aussi ouvrir des enquêtes d'office, ce qui nous ouvre de nouvelles perspectives.»

Matthias Finger, vice-président

Enquêtes d'office

En cas de soupçon d'entrave à l'accès non discriminatoire au réseau, la CACF est tenue d'ouvrir une procédure administrative. Elle mène les enquêtes préliminaires et ouvre une enquête d'office si elle constate des indices suffisants et fondés d'un cas de discrimination. La procédure se termine par une décision susceptible de recours (Art. 40a^{bis} al. 2 et 3 LCdF). Vu le processus continu de libéralisation, la concurrence et, dans la foulée, les tâches de régulation de la CACF se sont accrues. La CACF a mis l'accent sur la surveillance, la fixation des prix des sillons et l'attribution des sillons.

Avis relatifs à des projets d'actualité

Durant l'année sous revue, la CACF a rédigé des avis sur le projet du groupe d'experts chargé de réexaminer l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (EOIF) et sur la refonte de la loi sur le transport de marchandises. Elle a par ailleurs participé aux consultations concernant les concepts et plans d'utilisation du réseau ainsi que la modification de la directive sur la mise aux enchères et l'attribution des sillons.

Les unités de la CACF

Afin d'associer tous les membres aux travaux de la commission, quatre unités (droit, surveillance non-discrimination et Sillon Suisse, surveillance du marché, affaires internationales) ont été constituées. Ces unités élaborent les bases décisionnelles relatives aux domaines respectifs et rendent régulièrement compte à la commission.

- Unité droit
  Membres: Barbara Klett, Matthias Finger

- Unité surveillance de la non-discrimination et Sillon Suisse
  Membres: Werner Grossen, Peter Bösch

- Unité surveillance de la concurrence (surveillance du marché)
  Membres: Yves Putallaz, Ursula Erb, Werner Grossen, Barbara Klett

- Unité affaires internationales
  Membres: Matthias Finger, Peter Bösch, Yves Putallaz

La présidente de la CACF participe aux activités de toutes les unités, lesquelles sont secondées par le secrétariat de la CACF.

Projets et activités

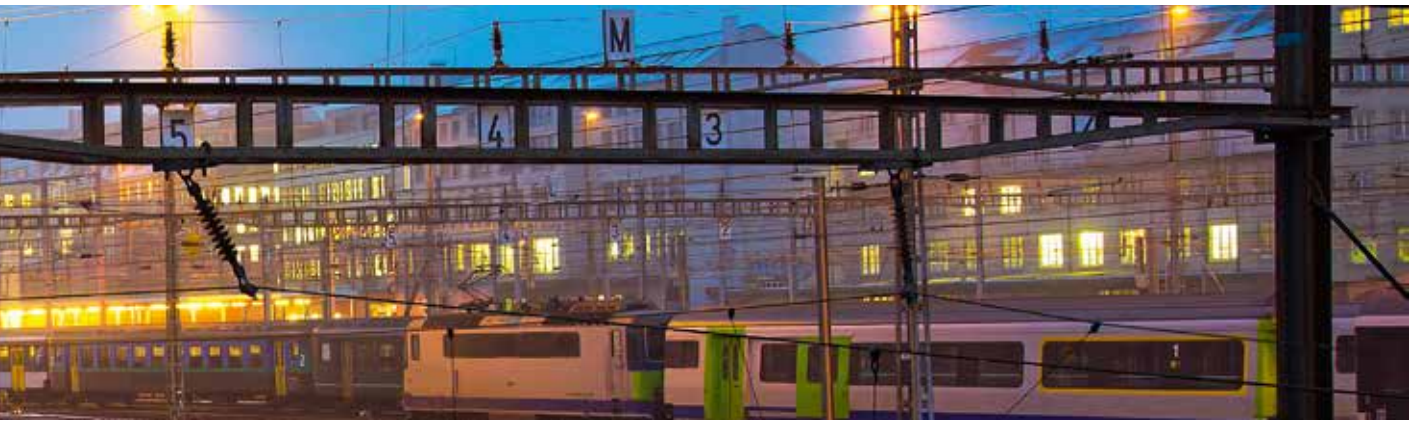
Voici quelques exemples de l'activité de la CACF durant l'année sous revue:

Code de conduite des membres de la commission

Le code de comportement est un élément déterminant en vue de garantir l'indépendance de la CACF garantie par la Constitution. La crédibilité et la réputation de cette autorité dépendent notamment de la confiance que celle-ci inspire. Toute apparence de partialité doit être évitée. En vertu de l'art. 40a, al. 2 LCdF, la CACF n'est subordonnée à aucune directive du Conseil fédéral ni du DETEC dans ses décisions. Elle est indépendante des autorités administratives. Elle doit préserver cette indépendance et éviter tout conflit d'intérêts. C'est pourquoi la CACF a décidé d'élaborer un code de conduite énonçant les obligations fondamentales et en garantissant la bonne exécution.

Attribution non discriminatoire des sillons dans l'horaire annuel

La CACF contrôle l'attribution non discriminatoire des sillons par Sillon Suisse SA dans l'horaire annuel. A cette fin, elle a examiné l'attribution des quelque 14 500 sillons demandés dans l'horaire 2014, notamment les demandes rejetées et la Déclaration de surcharge de la ligne Brigue – Iselle. Aucune anomalie n'a été constatée. La CACF peut accéder directement à l'outil de commande des sillons « Avis ».



Suivi systématique du processus d'attribution des sillons

La CACF a beaucoup réfléchi à la manière d'assurer au niveau opérationnel un suivi étroit et systématique du processus d'attribution des sillons. Il s'agit notamment

- d'identifier les demandes de sillons potentiellement conflictuels
- de suivre le processus de coordination
- de respecter les délais impartis par l'OFT pour chaque étape du processus

Surveillance de l'attribution des sillons au niveau international

La CACF s'est principalement engagée dans la défense des intérêts en matière de surveillance de l'attribution des sillons sur les deux corridors de fret internationaux importants pour la Suisse. Depuis avril 2014, le Corridor One-Stop-Shop (C-OSS) attribue les sillons sur l'intégralité du corridor. La CACF est dorénavant compétente en sa qualité de tribunal spécialisé en cas d'actions intentées contre les décisions du C-OSS lorsque l'accès au réseau ferroviaire suisse est concerné. Dans les autres cas, la CACF est tenue de collaborer à la prise de décision en préservant les intérêts suisses à un fonctionnement optimal des corridors. Il s'agissait de régler les compétences, les attributions et les procédures de la CACF.

Monitoring de la discrimination et surveillance de la concurrence

Depuis 2010 déjà, la CACF s'occupe d'une surveillance proactive du marché ferroviaire, qui était d'abord concentrée sur les facteurs économiques et relatait les événements de l'année concernée ayant des incidences sur la concurrence. L'Institut pour la planification et les transports dans les domaines des routes et chemins de fer (IVT) de l'EPF de Zurich a établi un document à ce sujet.

La réforme des chemins de fer 2.2 a incité la commission à améliorer ce monitoring. Au lieu de se concentrer sur des événements généraux, la CACF recensera dorénavant spécifiquement les événements laissant supposer une discrimination. Une chercheuse de la CACF a été chargée d'élaborer une méthodologie adéquate de la surveillance. Il s'agit d'abord d'identifier les risques de discrimination les plus importants pour la Suisse. Puis un monitoring peut être mis en place pour détecter systématiquement les cas de discrimination.

Engagement au niveau international

Corridors de fret 1 et 2

Dans son règlement (UE) no 913/2010 « relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif », l'UE a défini neuf corridors européens pour le fret ferroviaire. Ces corridors servent au transport international des marchandises et contribuent - dans la mesure où ils concernent la Suisse - à réaliser le mandat constitutionnel de transfert du trafic de transit de la route au rail.

Deux d'entre eux concernent la Suisse :

- Corridor 1: Rhine-Alpine (Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam – Gotthard /Lötschberg – Genua);

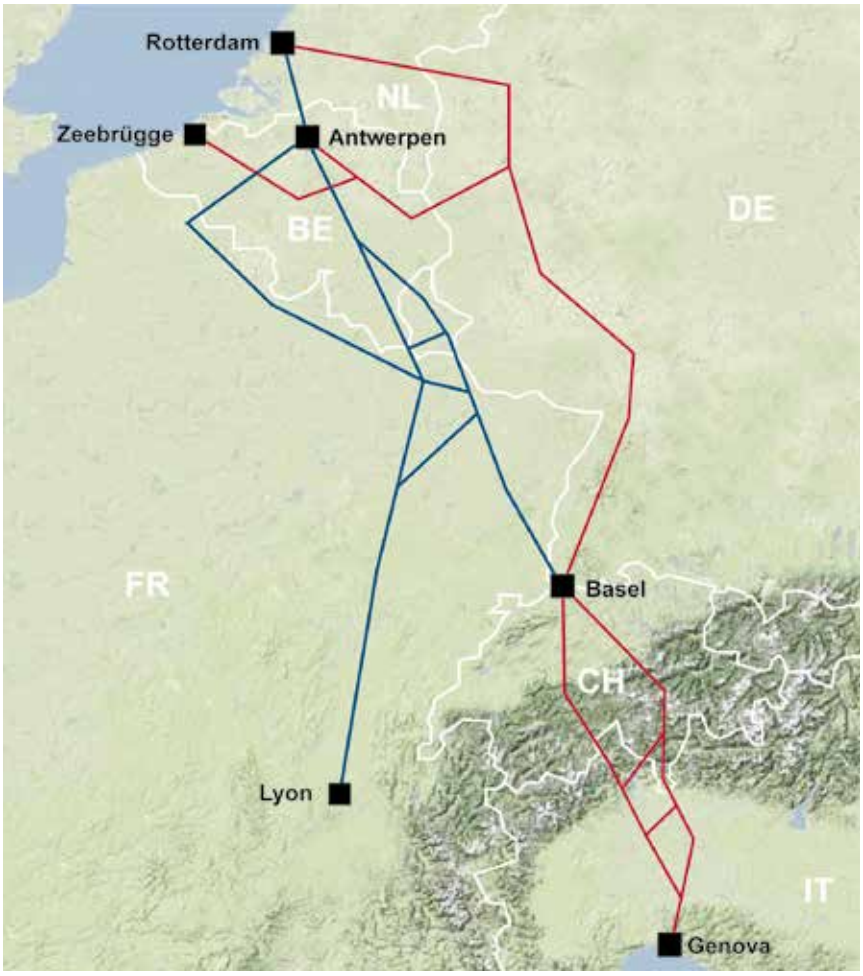
- Corridor 2: North Sea-Mediterranean (Rotterdam – Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon/Basel).

La Suisse construit, entretient et exploite des tronçons essentiels pour le fonctionnement des corridors 1 et 2. Les deux corridors garantissent le raccordement à d'importantes installations de transbordement comme les gares maritimes et intérieures, les terminaux de transport combiné ou les grandes installations de triage. Cela concerne notamment les ports rhénans de Bâle et la gare de triage de Muttenz.

Corridor One-Stop-Shop

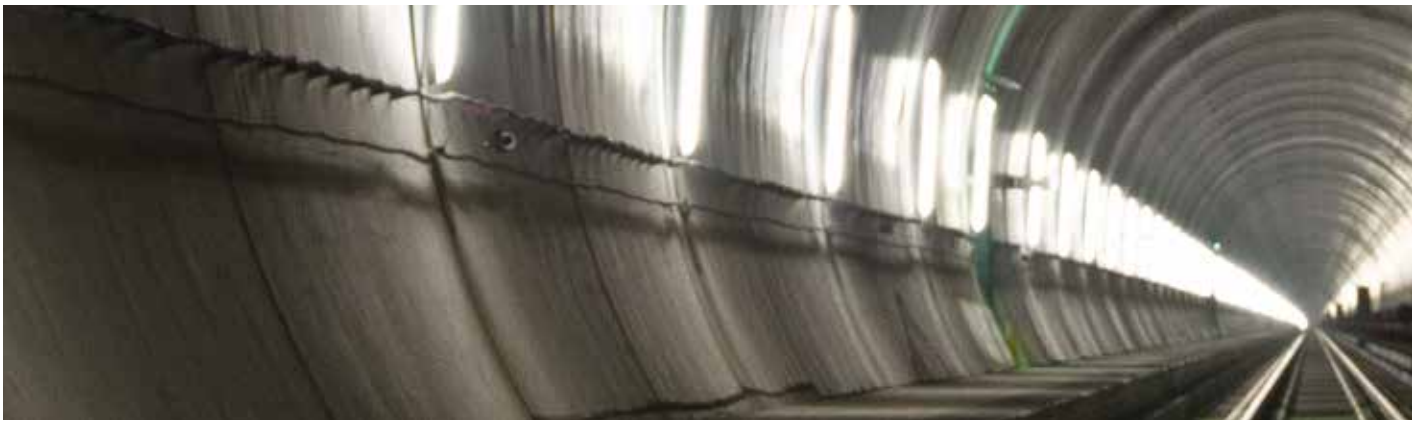
L'attribution des sillons n'est pas assurée au niveau national, mais est prise en charge sur l'ensemble du corridor par un guichet unique. Intitulé Corridor One-Stop-Shop (C-OSS), il opère au niveau transnational. Le C-OSS attribue uniquement les sillons proposés par les organes nationaux d'attribution des sillons - ce que l'on appelle les pre-arranged train paths (sillons ferroviaires préétablis). Toute décision du C-OSS peut faire l'objet d'un recours. La décision sur recours est rendue par l'organisme de contrôle de l'Etat où le C-OSS a son siège, c'est-à-dire pour le corridor 1, la Bundesnetzagentur à Bonn et pour le corridor 2 l'Institut Luxembourgeois de Régulation à Luxembourg. Les plaintes adressées à l'organisme de contrôle national restent cependant possibles si elles concernent le territoire d'un seul pays. Vu le Règlement (UE) no 913/2010, les organismes de contrôle des corridors 1 und 2 - à savoir la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et la France - ont chacun réglé dans un accord de coopération la compétence et la collaboration en cas d'action ainsi que les tâches de surveillance. La CACF n'a pas pu signer les accords pour des raisons relevant du droit public. Elle a toutefois garanti dans une letter of intent sa coopération dans les procédures d'action. Le fonctionnement sans discrimination des corridors est ainsi assuré si la compétence nationale est engagée.

La CACF participe aux séances de coordination des organismes de contrôle des corridors 1 et 2.



Corridors de fret 1 et 2 qui comprennent également les réseaux d'infrastructures suisses

(© 2009 Google Maps TM – Kartendaten © 2009 Tele Atlas)



Perspectives

Une surveillance efficace et cohérente de la concurrence est, dans un système ferroviaire intégré comme il l'est en Suisse, une condition essentielle de la réalisation des objectifs de la réforme des chemins de fer 2.2. Si l'on veut garantir l'accès non discriminatoire à une infrastructure monopolistique et fortement utilisée, il faudra donc élargir les compétences du régulateur parallèlement aux réformes et libéralisations futures du marché ferroviaire suisse. Le groupe d'experts chargé de réexaminer l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (EOIF) a proposé dans son rapport d'élargir les compétences et les attributions de la CACF, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des plans d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure et l'accès aux essential facilities comme les gares de triage et les installations de transbordement. Ces mesures sont indispensables pour renforcer la concurrence qui continuera de s'accroître dans le trafic marchandises. Dans son projet de consultation de la loi sur le transport de marchandises, la Confédération envisage de garantir l'accès non discriminatoire aussi aux installations du trafic marchandises bénéficiant d'aides fédérales. En tant qu'autorité chargée de surveiller la concurrence, la CACF devra donc aussi veiller à l'accès non discriminatoire aux voies de raccordement et aux installations de transbordement.

En 2014, nous disposerons aussi des résultats des premières expériences faites avec les corridors de fret européens que les autorités et les entreprises de chemin de fer suisses ont notablement contribué à réaliser. La CACF est tenue de coopérer avec les autres régulateurs européens, l'objectif étant de coordonner le contrôle et la surveillance de l'attribution des sillons sur ces corridors et de faciliter ainsi l'exploitation des corridors de fret internationaux.

La CACF sera confrontée à divers défis passionnants qu'elle s'apprête à relever avec entrain et professionnalisme.

«L'infrastructure ferroviaire est de plus en plus utilisée. En tant qu'autorité de surveillance cohérente et efficace, la CACF veille à l'accès aux ressources limitées dans le respect des règles et sans discrimination.»

Patrizia Danioth Halter, présidente

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
Monbijoustrasse 51 A
3003 Berne

Tél. +41 (0)58 462 55 84
Fax +41 (0)58 463 54 75

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