



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

## Geschäftsbericht

Rapport de gestion

Rapporto di gestione

2012

## Rapport de gestion 2012

### 1. Généralités

#### 1.1 Bases légales

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

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

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

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, la CACF est rattachée administrativement au SG-DETEC, à l'instar des autres autorités de régulation des infrastructures (RegInfra), dont font partie la ComCom, l'ElCom, l'AIEP et la PostCom.

#### 1.2 Mandat et compétences

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

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

Conformément à l'art. 25, al. 4, de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS 742.122), la CACF est tenue d'arrêter sa décision dans les deux mois suivant la fin de l'instruction et de la notifier aux parties. Par le biais de mesures provisoires, elle peut assurer la circulation des trains malgré la procédure en cours.

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

### **1.3 Rapport avec l'Union européenne**

Le 29 juillet 1991, l'UE a promulgué la directive 91/440 relative au développement de chemins de fer communautaires. Celle-ci règle notamment l'accès au réseau (appelé aussi «free access»). Elle demande notamment aux pays membres d'autoriser l'accès aux réseaux ferroviaires nationaux aux entreprises de chemins de fer européennes. En complément de la directive 91/440, le Conseil des ministres de l'UE a adopté, le 19 juin 1995, deux règlements sur les modalités d'octroi d'autorisations aux entreprises de chemins de fer, la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et le calcul des redevances d'utilisation. Depuis lors, la directive 91/440 a été remplacée par la directive 2001/12 relative au développement de chemins de fer communautaires. La directive 2001/14 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire définit l'organisation des autorités de régulation. Le premier paquet ferroviaire comprend ainsi trois directives (2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE), qui ont subi d'importantes modifications en 2004 (deuxième paquet) et en 2007 (troisième paquet). Les organes de l'UE ont procédé durant l'exercice à une refonte (recast) du premier paquet ferroviaire. Qu'en est-il de la situation en Suisse? La Suisse est liée depuis le 1<sup>er</sup> juin 2002 par l'accord sur les transports terrestres, entré alors en vigueur dans le cadre des bilatérales I. En matière de trafic ferroviaire, cet accord garantit à la Suisse les droits d'accès prévus par la directive de 1991. Pour pouvoir aussi bénéficier des droits d'accès élargis par les deux paquets ferroviaires, la Suisse doit adopter au niveau national des dispositions légales équivalentes. La réforme des chemins de fer 2 et d'autres modifications légales permettront de créer les bases juridiques nécessaires.

## **2. Rétrospective**

### **2.1. Actions**

Aucune action n'a été déposée en 2012.

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

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

Des discussions ont constamment eu lieu avec les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre du suivi et en rapport avec la non-discrimination et l'évolution du marché. Au cours de la période sous revue, des rencontres ont eu lieu avec Sillon Suisse SA, BLSInfra, SBBInfra, Crossrail, SOB ainsi qu'avec les entreprises Bombardier,

Siemens SA, Alstom et Stadler Rail. Suite à ces rencontres, la CACF a examiné plusieurs griefs en matière de discrimination. L'intervention de la CACF a permis de corriger vers le bas les coûts d'obtention d'une instruction dans le réseau. Concernant la lenteur des procédures d'autorisation en Allemagne, en Italie et en France, la CACF est intervenue auprès des services compétents pour présenter la problématique, faisant part de son espoir de voir la situation s'améliorer. Par ailleurs, la Commission européenne a été informée de la situation de vive voix à l'occasion d'une table ronde.

### **2.3. Rail Freight Corridor 1 et 2**

Avec le règlement (UE) no 913/2010 « relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif », l'UE a instauré neuf corridors européens pour le fret ferroviaire.

Il est vrai que la Suisse n'est pas membre de l'UE, mais de par sa situation au cœur de l'Europe, elle intervient dans deux corridors, soit:

- sur le corridor 1: Zeebrugge/Anvers/Rotterdam – Duisburg – Bâle – Milan – Gênes, et
- sur le corridor 2: Rotterdam/Anvers – Luxembourg – Metz – Dijon – Lyon/Bâle (Bâle CFF GT)

Pour mettre en place puis exploiter par la suite ces corridors, l'UE a sollicité des groupes de travail spécifiques aussi bien au niveau des ministères (en l'occurrence pour la Suisse, l'Office fédéral des transports) que chez les gestionnaires de l'infrastructure (pour la Suisse, les CFF) et chez les services d'attribution des sillons (pour la Suisse: sillon.ch). Ces groupes contribuent activement aussi bien pour le corridor 1 que pour le corridor 2.

Chaque corridor de fret ferroviaire est géré par un conseil exécutif (États/ ministères) et un conseil d'administration (Management Board; gestionnaire de l'infrastructure et services d'attribution des sillons).

Durant l'exercice, la CACF a été invitée par le conseil exécutif des corridors 1 et 2 à rencontrer les Regulatory Bodies de Belgique, du Luxembourg, d'Allemagne, d'Italie, des Pays-Bas et de France en vue de définir la collaboration et la coordination. Les « Regulatory Bodies » se sont réunis à trois reprises durant l'exercice. Une convention de collaboration est en préparation. Mais aucune position commune n'a pu être définie jusqu'à présent.

### **2.4. DERC (Working Group on Rail Freight Corridors)**

Les pays membres, les Regulatory Bodies et les gestionnaires d'infrastructures concernés par les corridors se rencontrent deux fois par année sous l'égide de la commission européenne afin de procéder à un échange mutuel d'information et dans un but de coordination. Le règlement UE No 91/440 sert de base juridique. La Suisse est également invitée étant donné qu'elle est concernée par deux corridors. Durant l'exercice, la CACF a assisté avec Sillon Suisse SA à une rencontre à Bruxelles.

Avec l'entrée en vigueur de la refonte (recast) du premier paquet ferroviaire, le groupe de travail est dorénavant désigné sous l'abréviation SERAC (Single European Railway Area Committee).

## 2.5. « Regulatory Bodies » (RB)

Bien que la Suisse ne soit pas membre de l'UE, la CACF est régulièrement invitée aux réunions des régulateurs des pays de l'UE. Lors de ces réunions, les RB échangent des informations concernant leur travail, les principes à l'origine de leur décisions, leur pratique en la matière. Ils abordent également des questions importantes portant sur leurs procédures et les problèmes d'interprétation de leurs droits respectifs. Il s'agit donc d'un réseau se réunissant régulièrement et dans lequel les RB collaborent. La commission européenne coordonne et étaye le travail de ce réseau.

La 23<sup>e</sup> réunion, dernière sous cette forme, s'est tenue à Barcelone. A partir de 2013, le groupe s'appellera **European Network of Rail Regulatory Bodies** et disposera d'un règlement procédural. La refonte (recast) du premier paquet ferroviaire sert de base légale pour les pays membres. La Suisse continuera d'être invitée à titre d'observatrice, cependant sans droit de vote.

## 2.6. IRG-Rail

Dans le but d'améliorer la coopération internationale entre les régulateurs ferroviaires nationaux (Rail Regulatory Bodies), la CACF a aussi participé à la création d'un groupe, l'Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail). Le 9 juin 2011, un Memorandum of Understanding a été signé à La Haye. IRG-Rail a pour but de contribuer à la constitution d'un marché ferroviaire unique en Europe. Les groupes de travail d'IRG-Rail poursuivent les objectifs suivants: encourager une approche commune dans la mise en œuvre d'un cadre réglementaire européen, élaborer des solutions optimales (meilleures pratiques) pour la réglementation et une position commune face aux parties impliquées. Durant l'exercice, une rencontre plénière a eu lieu à Luxembourg, permettant d'avaliser les documents préparés par les quatre groupes de travail.

## 2.7. Autres régulateurs du DETEC

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

## 3. Organisation

### 3.1. Personnel

Au 1<sup>er</sup> janvier 2012, la CACF était composée des personnes suivantes:

Président:

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

Vice-président:

- Finger Matthias, professeur EPFL, Croix-de-Rozon

Membres:

- Bösch Peter, expert en logistique, Binningen
- Grossen Werner, économiste d'entreprise diplômé NDS HF, Thierachern
- Klett Barbara, avocate et médiateuse, Lucerne
- Putallaz Yves, Dr. ès sciences et ing. génie civil, Vevey
- Tschannen-Süess Monika, expert en mobilité / responsable de projet, Gerzensee

Secrétaire juridique:

- Bevington Santina, lic. en droit, Berne

**4. Finances**

Le crédit disponible s'élève au total à 531 300.-- francs

**5. Statistiques**

Aucune action n'a été déposée auprès de la CACF en 2012. Le président et le secrétariat ont assuré la surveillance de Sillon suisse SA, la collaboration au sein du groupe des corridors 1 et 2 et des « Regulatory Bodies » et ils ont procédé aux enquêtes auprès des entreprises ferroviaires et aux examens qui ont suivi.

Berne, le 25 février 2013