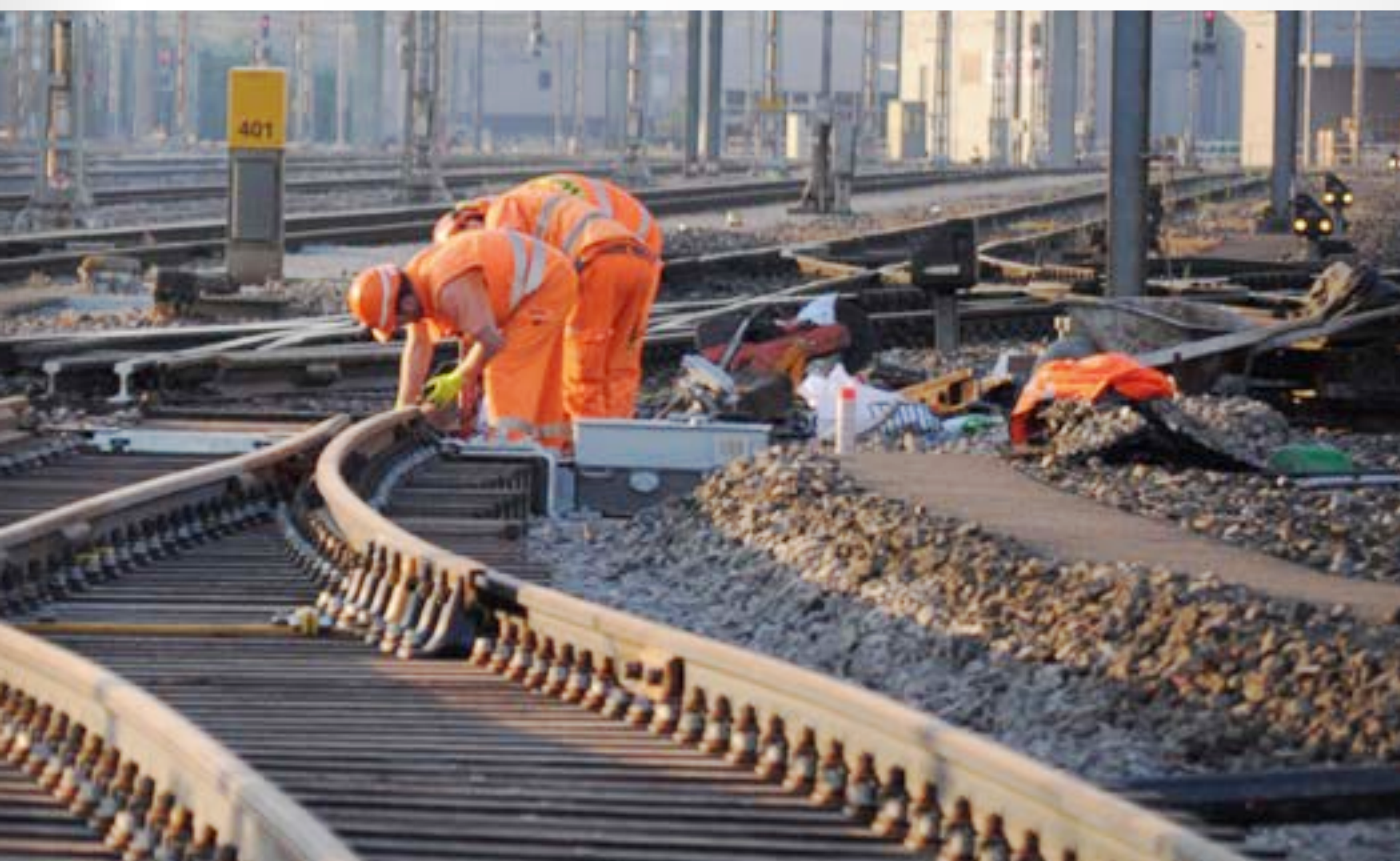




Rapport d'activité 2021

**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**

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 50, italien 15, anglais 5

Photos : © Walo Bertschinger AG : photo de couverture. © Adobe Stock : pages 1-2, 4-15. © Shutterstock : pages 3, 16. © by look-at-me.ch, Yolanda Nacht-Bohler : photos de portraits pages 2 et 14.



Table des matières

Avant-propos de la présidente	2
Condensé	3
Aspects juridiques	4
Généralités	4
Procédures et clarifications juridiques	4
Plaintes et enquêtes d'office	4
Poursuite des procédures et clarifications juridiques	4
Monitoring du marché	6
Généralités	6
Accès au réseau	6
Conditions d'accès au réseau	6
Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2022	6
Prestation complémentaire « mise à disposition d'itinéraires de manœuvre »	6
Prestation complémentaire « garage des rames »	7
Renforcement de la production ferroviaire intégrée des CFF	7
Traffic Management System (TMS)	7
Planification des capacités dans le cadre des mesures de construction et d'entretien	7
Séminaire sur la planification des intervalles sans discrimination	8
Services de fret de proximité	8
Installations de transbordement du transport combiné	8
Tâches systémiques	9
Droit de participation à la planification des investissements	9
Observation du marché	10
Généralités	10
Prestations de transport en trafic voyageurs et marchandises	10
Développement du modèle d'observation du marché	11
Thèmes choisis	11
Affaires Internationales	13
Independent Regulators' Group – Rail (IRG- Rail)	13
Corridors de fret (Rail Freight Corridors RFC)	13
Perspectives	13
Planification des capacités dans le cadre des mesures de construction et d'entretien	13
Conditions d'accès lors de l'attribution de sillons et de capacités d'installations de transbordement du transport combiné	13
RailCom	14
Commission	14
Secrétariat technique	15
Glossaire	16



Avant-propos de la présidente

Chères lectrices, Chers lecteurs,

La forte sollicitation du réseau ferroviaire suisse représente d'importants défis pour l'entretien, le renouvellement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Il faut prévoir suffisamment de temps pour les chantiers afin que l'infrastructure reste en bon état. Parallèlement, le volume de trafic important oblige à faire preuve d'efficacité et de rapidité dans la réalisation des travaux. Compte tenu des exigences contradictoires, qui consistent à réaliser les travaux sans interrompre la circulation, la planification des intervalles est qualifiée à raison de quadrature du cercle.

La planification des capacités et, notamment, des intervalles, fait partie intégrante de l'accès au réseau. À ce titre, elle est soumise à l'obligation de non-discrimination et fait donc l'objet d'une surveillance de la part de la RailCom. En 2021, nous nous sommes intéressés en particulier à la manière dont CFF Infrastructure réalisait ces processus. Nous œuvrons en faveur d'une planification des intervalles avant-gardiste et globale: les gestionnaires d'infrastructure informent les entreprises de transport en temps voulu, les impliquent de la même manière dans l'élaboration de solutions équilibrée au niveau des mesures de compensation et résolvent les conflits éventuels dans le cadre d'une procédure standardisée. Fin novembre 2021, nous avons consacré un séminaire à ce sujet. Vous trouverez des informations complémentaires dans le rapport d'activité.

Les prix et les rabais dans les installations de transbordement du transport combiné financées par la Confédération ont été également passés au crible au cours de l'exercice sous revue. Pour environ 30 installations de ce type, la Confédération a conditionné ses contributions d'investissement à l'obligation pour les exploitants d'installations d'accorder à des tiers un accès non discriminatoire au réseau. Cette interdiction de discrimination comprend notamment l'équité des prix et des rabais pour les prestations de transbordement et les prestations annexes qui y sont liées. Nous avons imaginé des principes de tarification et de rabais pour ces



prestations et avons vérifié si les exploitants des installations respectaient les dispositions légales. Comme il n'existait jusqu'à présent en Suisse pas de données en accès libre suffisantes sur les structures de coûts de ces prestations, nous avons procédé à nos propres analyses et confié la réalisation d'une étude à une entreprise de recherche et de conseil.

Enfin, je tiens à remercier les membres de la commission ainsi que les collaboratrices et collaborateurs du secrétariat technique pour leur engagement et leur compétence.

Patrizia Daniöth Halter
Présidente



Condensé

RailCom

En tant que commission décisionnelle indépendante, la Commission des chemins de fer RailCom garantit un accès non discriminatoire :

- au réseau ferroviaire,
- aux installations de transbordement du transport combiné et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération, et
- aux services de fret de proximité (prestations de fret ferroviaire entre l'infrastructure ferroviaire et les voies de raccordement ou les installations de transbordement du transport combiné).

En outre, la RailCom surveille si les tâches systémiques sont accomplies sans discrimination et statue sur les litiges entre gestionnaires de système et entreprises concernées.

Par ailleurs, la RailCom veille à l'application du droit de participation des entreprises de transport ferroviaire concernées et des raccordés à la planification des investissements à court et à moyen terme des gestionnaires d'infrastructure dans le cadre du processus de participation.

Les trois domaines de compétence de la RailCom sont les suivants :

- en tant que juridiction spécialisée, la RailCom statue sur les plaintes déposées par des entreprises ferroviaires ou par d'autres entreprises de transport;
- en tant qu'autorité de surveillance, la RailCom 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;
- au niveau international, la RailCom coopère avec d'autres régulateurs, en particulier dans le domaine des corridors de fret.

Activités en 2021

Par décision de fin juin 2021, la RailCom a ouvert une **enquête d'office** dans le domaine des installations de transbordement du transport combiné. L'exploitant en question a formé un recours contre cette décision devant le Tribunal administratif fédéral. La procédure de recours était toujours en cours fin 2021.

Durant l'année sous revue, RailCom a rendu une décision de constatation et procédé à diverses clarifications juridiques. La RailCom n'a pas eu à statuer sur des plaintes ou sur des recours.

Dans le cadre du **monitoring de marché**, outre ses tâches récurrentes, elle a mis l'accent sur les thèmes suivants : La RailCom

- a analysé le risque de discrimination dans le cadre des processus de gestion des capacités en cas de restrictions induites par des chantiers (planification des intervalles) ;
- a contrôlé le respect des prescriptions légales régissant la fixation de prix et de rabais non discriminatoires pour les installations du transport combiné cofinancées par la Confédération ;
- a accompagné CFF Infrastructure pour garantir l'absence de discrimination dans le Traffic Management System (TMS) ;
- a soutenu les prestataires de service de fret de proximité dans la mise en œuvre de l'obligation de non-discrimination dans la pratique.

Lors de son **séminaire** annuel, qui s'est déroulé le 26 novembre 2021, la RailCom a traité des conditions-cadres requises pour une planification des intervalles non discriminatoire.

Enfin, dans le cadre de l'**observation du marché**, la RailCom a analysé les indicateurs des prestations de transport à l'échelle nationale, préparé de manière ciblée des données en accès libre et publié des fiches d'information remaniées sur les thèmes du « réseau ferroviaire » et des « trafics voyageurs et de marchandises ».



Aspects juridiques

Généralités

La RailCom est une commission décisionnelle indépendante au sens de l'art. 8a, al. 3, de l'ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (OLOGA¹). Elle garantit l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, aux installations de transbordement du transport combiné et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération, ainsi qu'aux services de fret ferroviaire de proximité. En tant que commission de suivi du marché, elle surveille et soutient de manière déterminante le fonctionnement du marché ferroviaire (art. 8m, let. b, OLOGA). Conformément à l'art. 40a^{ter} de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF²), la RailCom remplit son mandat légal, comme suit :

- En tant que juridiction spécialisée, elle statue sur les plaintes et les recours, déposés par exemple par des entreprises ferroviaires ou d'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. Dans le cadre de ses activités de surveillance, elle pratique une observation et un monitoring du marché. Elle a également recours à l'instrument de la « surveillance concomitante » pour identifier précocement les éventuelles discriminations et mettre en œuvre des mesures avec la participation des acteurs concernés, après qu'ils ont été entendus.
- Au niveau international, elle coopère avec d'autres autorités de régulation nationales, notamment dans le domaine des corridors de fret.

Au cours de l'année sous revue, la RailCom a actualisé son code de conduite.

Procédures et clarifications juridiques

Plaintes et enquêtes d'office

Fin juin 2021, la RailCom a décidé d'ouvrir une enquête d'office contre un exploitant d'installations de transbordement du transport combiné. Elle entend ainsi contrôler de manière approfondie si les prix et les rabais de ce dernier respectent le principe de non-discrimination. L'exploitant a formé un recours contre cette décision devant le Tribunal administratif fédéral. La procédure de recours était toujours en cours fin 2021.

La RailCom n'a pas eu à statuer sur des plaintes ou des recours.

Poursuite des procédures et clarifications juridiques

- **Installation de transbordement du transport combiné non soumise à l'interdiction de discrimination :** Les exploitants d'installations de transbordement du transport combiné cofinancées par la Confédération sont tenus d'accorder un accès non discriminatoire, conformément à la loi sur le transport de marchandises (LTM³) et à la décision de contribution correspondante. Un exploitant, qui avait obtenu de la Confédération, il y a une vingtaine d'années, un prêt remboursable sans intérêts pour l'achat d'un appareil de transbordement mobile, a sollicité la RailCom. Après dix ans d'utilisation, l'engin a été amorti et remplacé par un nouvel engin que l'exploitant a financé par ses propres moyens. L'exploitant avait intégralement remboursé le prêt octroyé pour l'appareil de transbordement initial. Début mars 2021, la RailCom a constaté par décision que l'exploitant n'était plus soumis à l'interdiction de discrimination et qu'il était donc libre notamment de fixer ses prix et ses rabais vis-à-vis de sa clientèle.

- **Accès à des voies de débord :** la RailCom a traité une dénonciation concernant l'accès non discriminatoire à des voies de débord publiques en Suisse romande. Étant donné que les débords publics font partie de l'infrastructure ferroviaire, le GI doit accorder le libre accès au réseau également sur ces débords. La RailCom a montré que la commande et l'attribution de capacités pour l'utilisation de voies ou d'installations de débord se font via une commande de prestation complémentaire. Des clarifications supplémentaires étaient encore en cours fin 2021.
- **Clarification des responsabilités et des compétences avec le service d'attribution des sillons :** au 1^{er} janvier 2021, la société Sillon Suisse SA a changé de forme juridique pour devenir un établissement fédéral de droit public, le Service suisse d'attribution des sillons (SAS). La RailCom a échangé des informations avec le SAS sur des questions de responsabilité et a clarifié les compétences dans différents domaines. Ensemble, les deux autorités fédérales ont anticipé les éventuels conflits de compétences et élaboré des solutions dans le cadre de leur mission de surveillance respective.
- **Demande concernant une voie de raccordement :** comme en 2020, la RailCom a répondu à la nouvelle demande d'un exploitant d'une voie de raccordement concernant les compétences en matière de gestion des capacités sur sa voie de raccordement.
- **Demande concernant l'utilisation d'un système sur les tronçons de ralentissement :** la RailCom a répondu à la demande d'une ETF concernant l'utilisation payante d'un système informatique de communication d'informations concernant les mécaniciens, exploité par une autre ETF. Comme le GI compétent assure par un autre moyen la diffusion de ces informations pour toutes les ETF, il n'existe aucun droit à une utilisation gratuite de ce système informatique.

¹ OLOGA ; RS 172.010.1.

² LCdF ; RS 742.101.

³ LTM ; RS 742.41



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 annuellement en particulier :

- les conditions d'accès au réseau applicables pendant la période horaire en cours ;
- l'attribution des sillons pour l'horaire annuel ;
- les responsabilités et les procédures dans les gares de triage ;
- l'accès aux installations de transbordement du transport combiné subventionnées.

La RailCom traite également d'autres axes prioritaires variables. Les axes traités au cours de l'année sous revue sont présentés ci-après.

Lorsqu'en raison de développements en cours – p. ex. suite aux progrès de la numérisation, des risques de discrimination apparaissent ou s'accroissent, la RailCom se sert de l'instrument dit de la surveillance concomitante. Elle définit le plus rapidement possible, en concertation avec les entreprises concernées, des mesures permettant de prévenir toute inégalité de traitement et d'appliquer une solution adéquate et conforme à la loi.

Accès au réseau

Conditions d'accès au réseau

La RailCom a procédé au contrôle annuel des instruments de publication des principaux GI, à savoir les CFF, le BLS et le SOB, et n'a pas relevé d'indices de discrimination.

Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2022

Lors de l'attribution des sillons pour l'horaire annuel 2022, le Service suisse d'attribution des sillons est parvenu à régler à l'amiable les 275 conflits de sillons. Aucune procédure d'appel d'offres n'a été réalisée. La RailCom n'a pas trouvé d'indices de discrimination nécessitant une intervention.

Prestation complémentaire « mise à disposition d'itinéraires de manœuvre »

La RailCom a examiné la tarification et le processus de gestion de la prestation complémentaire « mise à disposition d'itinéraires de manœuvre » de différents GI, à savoir les CFF, le BLS et le SOB. La prestation comprend la mise à disposition d'itinéraires au niveau de l'appareil d'enclenchement, ainsi que les ententes requises à cet effet entre le personnel des GI et l'ETF. La RailCom a convenu de mesures avec les GI afin d'actualiser le calcul du prix et d'adapter les modalités de décompte. Pour le catalogue des prestations 2024, les GI doivent actualiser l'approche tarifaire basée sur les coûts marginaux de 2010. En outre, ils révisent et harmonisent le relevé des quantités décomptées, basé sur des valeurs prévisionnelles et moyennes.

Prestation complémentaire « garage des rames »

En 2020, la RailCom avait déjà été particulièrement attentive à la prestation complémentaire « garage des rames ». Elle a évalué le processus de gestion des GI concernant cette prestation complémentaire quant aux risques de discrimination qu'il pouvait présenter et a adopté des mesures pour prévenir ce risque.

En 2021, la RailCom a discuté de la mise en œuvre de ces mesures avec CFF Infrastructure, BLS Réseau, SOB Infrastructure et le SAS. Les CFF, le BLS et le SOB ont documenté et publié les capacités de garage disponibles dans les 20 gares les plus demandées, conformément à ces mesures. En 2022, la RailCom poursuivra ses efforts, conjointement avec les GI, pour mieux standardiser et documenter clairement les activités de planification.

Renforcement de la production ferroviaire intégrée des CFF

Dans le cadre du projet Traffic Control Center (TCC), des collaborateurs de CFF Voyageurs responsables de la gestion des trains et de l'information des clients sont détachés dans les salles de commande des centres d'exploitation de CFF Infrastructure. En 2020, la RailCom a convenu avec CFF Infrastructure de diverses mesures pour garantir la séparation organisationnelle et comptable entre l'infrastructure et le transport.

Comme l'année précédente, CFF Infrastructure a présenté à la RailCom un rapport sur l'état du projet et sur la mise en œuvre des mesures convenues. À l'occasion d'une visite au centre d'exploitation d'Olten, la RailCom s'est entretenue directement avec des responsables de CFF Infrastructure et de Voyageurs afin de clarifier des questions en suspens, notamment concernant les « doubles engagements » de collaborateurs auprès de CFF Infrastructure et des divisions de transport des CFF.

Traffic Management System (TMS)

Avec d'autres acteurs de la branche, CFF Infrastructure met en place et implémente progressivement un Traffic Management System (TMS) uniforme. Le TMS doit permettre d'automatiser la planification des capacités et la conduite de l'exploitation au moyen d'un processus global continu informatisé.

La RailCom a analysé l'organisation et le financement de la gouvernance du TMS. Dans l'esprit de la surveillance concomitante, la RailCom a remis des recommandations à CFF Infrastructure en faveur d'une conception indépendante et non discriminatoire de l'organisation et de la gestion. Par ailleurs, la RailCom a analysé les spécifications de base pour les algorithmes utilisés dans le cadre du TMS. Elle a convenu avec CFF Infrastructure de mesures visant à réduire le risque de discrimination des algorithmes. La surveillance concomitante du TMS se poursuivra en 2022.

Planification des capacités dans le cadre des mesures de construction et d'entretien

Au cours de l'année sous revue, la gestion des capacités en cas de restrictions induites par des chantiers (planification des intervalles) a fait l'objet d'une attention particulière. La RailCom estime qu'il est essentiel que les GI informent suffisamment et en temps voulu les ETF, qu'elles les impliquent de la même manière et qu'elles résolvent les éventuels conflits de manière équitable et équilibrée vis-à-vis de toutes les ETF et de tous les types de trafic concernés. La RailCom a analysé la manière dont CFF Infrastructure définit les concepts de remplacement et intègre les ETF dans leur élaboration. Elle s'est particulièrement intéressée à CFF Infrastructure, le plus grand GI suisse qui, à ce titre, joue un rôle central dans la planification des intervalles sur le réseau à voie normale en Suisse. Dans la seconde phase du projet, la RailCom examinera en 2022 les risques de discrimination et conviendra des mesures nécessaires avec CFF Infrastructure. En outre, la RailCom traitera également cette thématique avec d'autres GI.



Séminaire

Lors de son séminaire annuel, qui s’est déroulé le 26 novembre 2021, la RailCom a traité des conditions-cadres requises pour une planification des intervalles non discriminatoire. Les discussions avec les représentantes et les représentants de la branche ont montré que la transparence, la participation et l’égalité de traitement étaient indispensables pour garantir une planification avant-gardiste et fiable. Les présentations faites pendant le séminaire et un résumé des débats sont disponibles sur le site de la RailCom.

Services de fret de proximité

Dans le domaine du transport de marchandises, la RailCom est chargée depuis le 1^{er} juillet 2020 de garantir l’accès non discriminatoire aux services de fret de proximité. Ces services incluent les prestations de livraison de trains, de wagons ou de groupes de wagons entre, d’une part, les infrastructures ferroviaires et, d’autre part, les voies de raccordement et les installations de transbordement du transport combiné.

La RailCom a soutenu les acteurs de la branche dans la mise en œuvre des nouvelles obligations, conformément à l’article 6a de l’ordonnance sur le transport de marchandises (OTM⁴). Outre les entreprises de fret ferroviaire, les entreprises de location de services, les prestataires de services de manœuvre et les exploitants de voies de raccordement, qui fournissent des prestations de manœuvre notamment sur le dernier kilomètre, sont également tenus de respecter les nouvelles obligations. Les échanges ont principalement porté sur l’obligation pour les entreprises de publier les conditions de base de la réalisation des prestations, de la planification et de l’attribution des ressources, ainsi que les bases du calcul des prix. La RailCom a élaboré une fiche d’information et un modèle de publication que les entreprises peuvent utiliser pour décrire leurs services de fret de proximité.

Installations de transbordement du trafic combiné

La RailCom a surveillé la fixation de prix et de rabais non discriminatoires pour les installations de transbordement du transport combiné cofinancées par la Confédération. Les prix et les rabais sont réputés non discriminatoires lorsque, dans des conditions équivalentes, tous les utilisateurs paient le même prix pour la même prestation. Le calcul du prix doit donc être indépendant du fait que la prestation est fournie pour usage propre ou pour un tiers. Les différences de prix entre prestations identiques ou comparables doivent être fondées objectivement et clairement justifiables.

Outre la réalisation de ses propres analyses, la RailCom a chargé une entreprise de recherche et de conseil de réaliser une étude sur les structures des coûts des installations cofinancées par la Confédération. Elle a également vérifié les publications prescrites par la loi, a convenu avec les acteurs des conditions d’accès aux installations et a discuté avec les exploitants d’installations. Plusieurs d’entre eux ont procédé à des ajustements de leurs systèmes de prix et de rabais sur recommandation de la RailCom. La RailCom a ouvert une enquête d’office concernant une installation, qui a été contestée par l’intéressé. La procédure de recours devant le Tribunal fédéral administratif était toujours en cours fin 2021.

Tâches systémiques

Depuis l’entrée en vigueur du paquet législatif sur l’organisation de l’infrastructure ferroviaire (OBI), la RailCom est compétente en matière de tâches systémiques. Elle statue sur les litiges opposant les gestionnaires de système et les entreprises concernées, et surveille si les tâches systémiques sont accomplies sans discrimination (art. 40a^{ter}, al. 1 et 2 LCdF). Actuellement, l’OFT a confié à un gestionnaire de système l’élaboration et la mise en œuvre d’une solution pour sept tâches d’ordre supérieur dans le secteur de l’infrastructure: information des clients, ETCS, radio ferroviaire, STI ATF/ATV⁵ et alimentation en courant de traction 16,7 Hz (gestionnaire de système CFF), contrôle de la marche des trains voie métrique (gestionnaire de système RhB) et véhicule/parcours voie métrique (gestionnaire de système RAILplus).

Au cours de l’année sous revue, la RailCom a rendu un avis sur le contrat conclu entre l’OFT et le gestionnaire de système pour six maîtrises de système. La prise de position sur le contrat relatif à la maîtrise du système de radio ferroviaire devrait être disponible au premier semestre 2022.

Par ailleurs, la RailCom a accompagné et surveillé le gestionnaire de système CFF Infrastructure dans le cadre de l’élaboration des contrats relatifs aux maîtrises des systèmes Courant de traction 16,7 Hz, Information des clients et ETCS. Conformément à l’art. 37, al. 5 LCdF, ces contrats conclus entre le gestionnaire de système et les entreprises concernées doivent définir les tâches systémiques, la participation de l’entreprise et la répartition des coûts.

Droit de participation à la planification des investissements

Depuis début 2021, les GI doivent accorder un droit de participation aux ETF et aux raccordés lors de la planification d’investissements à court et à moyen terme sur leur réseau. Ceux-ci peuvent demander des renseignements sur les projets et sont en droit d’exiger une réponse motivée des GI. La RailCom est responsable du respect formel du droit de participation, c’est-à-dire, du processus de participation et statue en cas de litiges (art. 40a^{ter}, al. 1 et art. 37a LCdF). En revanche, l’OFT statue sur le fond concernant la planification des investissements, par exemple, sur l’intégration des demandes d’investissement non prises en compte des ETF et des raccordés.

Afin de soutenir les GI dans la mise en œuvre du droit de participation, l’Union des transports publics (UTP) a mis en place un groupe de travail qui devrait publier des recommandations idoines en 2022. La RailCom a accompagné et soutenu ce groupe de travail.

⁴ RS 742.411

⁵ STI = Spécifications techniques d’interopérabilité, ATF = Applications télématiques au service du fret, ATV = Applications télématiques au service des voyageurs



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. Elle publie en outre sur son site Internet une newsletter qui donne un aperçu de ses activités aux acteurs de la branche et au public intéressé.

Prestations de transport en trafic voyageurs et marchandises

La figure 1 présente l'évolution du **transport ferroviaire de voyageurs (trafic régional et grandes lignes)** de 2016 à 2020. Après une hausse de 5,5 % entre 2018 et 2019, les prestations de transport ont reculé de 38,6 % en raison des mesures politiques prises en 2020 pour juguler la pandémie de COVID-19 et du changement de comportement de la population. Cette forte baisse est essentiellement imputable au recul du volume du trafic (diminution des courses-voyageurs de 36,8 %), mais aussi à réduction de la prestation kilométrique suite à l'allègement de l'offre de transports publics (diminution des trains-kilomètres de 3,0 %).

Évolution des prestations du transport ferroviaire en trafic grandes lignes et trafic régional

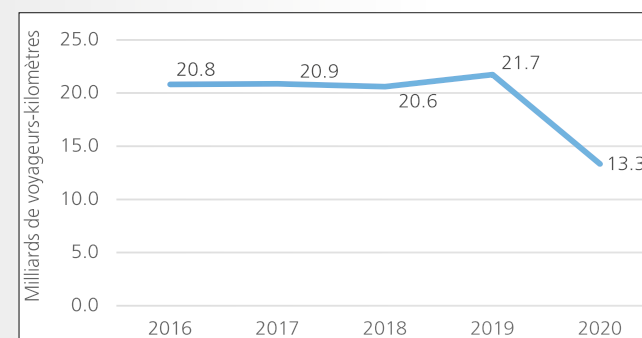


Figure 1 : Prestations de transport ferroviaire de voyageurs (trafic régional et trafic grandes lignes) 2016-2020. Source: OFS.

Les répercussions de la pandémie de COVID-19 ont de nouveau marqué l'évolution de la prestation de transport en 2021. Un rétablissement complet au niveau de 2019 n'était pas en vue fin 2021. Par rapport aux périodes correspondantes de l'année 2019, le nombre de voyageurs-kilomètres a reculé de 49,3 % au 1^{er} trimestre 2021, de 40,5 % au 2^e trimestre et de 27,2 % au 3^e trimestre (données provisoires de l'OFS, état au 14.12.2021).

La figure 2 présente l'évolution du **transport ferroviaire de marchandises (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit)**. En 2020, la prestation de transport a reculé de 5,2 % par rapport à l'année précédente, et ce, aussi bien au niveau des tonnes transportées (-5,4 %) que des trains-kilomètres parcourus (-5,0 %). Hormis le trafic d'exportation, tous les types de transport ont enregistré une légère baisse. Le recul du transport ferroviaire de marchandises est modéré par rapport à celui du transport ferroviaire de voyageurs (figure 1).

Évolution des prestations du transport ferroviaire en trafic marchandises

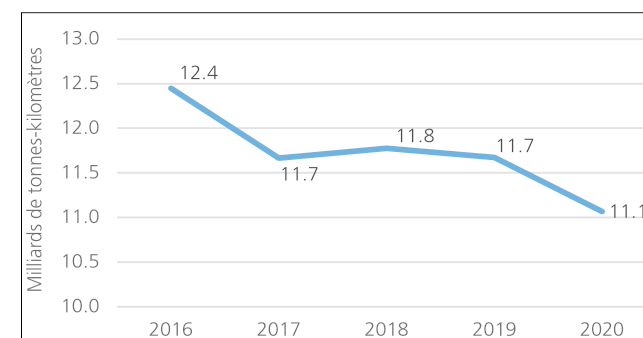


Figure 2 : Prestations de transport ferroviaire de marchandises (trafic intérieur, d'importation/d'exportation et de transit) 2016-2020. Source: OFS.

Thèmes choisis

Cargo sous terrain

Avec la nouvelle loi sur le transport souterrain de marchandises (LTSM), le Conseil fédéral entend créer les conditions qui permettront de réaliser le projet Cargo sous terrain et obliger les exploitants d'installations souterraines à fournir leurs prestations de transport et à accorder à des tiers le raccordement à leurs installations sans discrimination. La RailCom sera compétente pour surveiller le respect de ce principe de non-discrimination et pour statuer en cas de litige. En 2021, le Parlement fédéral a débattu du projet de loi et l'a approuvé lors du vote final en décembre.

Loi fédérale sur l'infrastructure nationale de données mobilitaires

Sur mandat du Conseil fédéral, le Département fédéral de l'environnement, des transports et de l'énergie (DETEC) a élaboré un projet de loi sur une « infrastructure nationale de données mobilitaires » (NaDIM). L'objectif est de simplifier les échanges de données relatives à la mobilité et ainsi de faciliter la combinaison de différents moyens de transport. NaDIM devra être indépendante, fiable, non discriminatoire, transparente, sans but lucratif et techniquement flexible et permettre aux entreprises de proposer des offres multimodales en réseau à leur clientèle. Dans le cadre de la consultation des offices, la RailCom a pris position sur le projet de loi fédérale sur l'infrastructure nationale de données mobilitaires. De nombreuses données-clés de l'infrastructure de mobilité, qui peuvent être obtenues via NaDIM, sont mises à disposition dans le cadre de la maîtrise du système Information des clients. La maîtrise du système et la surveillance y afférente par RailCom ne sont pas affectées par NaDIM et sont maintenues.



Coopération dans le domaine du transport ferroviaire de voyageurs

Dans un rapport publié en 2021, le Conseil fédéral est arrivé à la conclusion que la Suisse doit continuer à miser sur la coopération plutôt que sur la concurrence dans le transport ferroviaire de voyageurs. Le trafic grandes lignes restera exploité sous le régime d'une concession unique attribuée aux CFF. En même temps, le Conseil fédéral souhaite obliger les CFF à confier l'exploitation de certaines lignes à d'autres entreprises de transport intéressées. Dans le domaine du transport international des voyageurs, le Conseil fédéral reste attaché au modèle de coopération et dans le transport ferroviaire régional aux adjudications directes. La RailCom continuera à suivre les évolutions dans ce domaine.

Décision de l'OFT sur le droit de participation concernant la ligne Berne–Entlebuch–Lucerne

Depuis début 2021, les GI doivent accorder un droit de participation aux ETF et aux raccordés lors de la planification d'investissements à court et à moyen terme sur leur réseau (art. 37a LCdF). Dans le cadre d'un premier cas d'application de ce nouveau droit de participation, l'OFT a statué de manière définitive que CFF Infrastructure devait adapter sa planification des investissements concernant la mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées sur la ligne Berne–Entlebuch–Lucerne. Une ETF avait fait valoir que la planification prévue aurait entraîné des préjudices opérationnels considérables (suppression de points de croisement suite à la réduction des installations de quais existantes).

Mesures dans les transports publics et le transport ferroviaire de marchandises en raison de la pandémie de COVID-19

La Confédération a adopté deux trains de mesures en 2020 et 2021 afin de soutenir les transports publics et le transport ferroviaire de marchandises dans le cadre de la gestion de la pandémie de COVID-19. Par ailleurs, le Conseil fédéral a décidé en décembre 2021 de prendre des mesures pour stabiliser les finances des CFF, en particulier une réduction du prix des sillons dans le trafic grandes lignes.



Affaires Internationales Perspectives

Independent Regulators' Group – Rail (IRG- Rail)

La RailCom a traité les données de la Suisse destinées au Market Monitoring Report 2021 d'IRG-Rail et a participé aux réunions du groupe de travail Access. Dans ce groupe de travail, RailCom a expliqué aux autorités de régulation des autres pays membres les prescriptions suisses en matière de planification et de fixation des capacités sur les lignes et les nœuds soumis à des restrictions temporaires. Le groupe de travail Access a également poursuivi, entre autres, sa participation à la révision du processus international de planification des horaires (TTR).

Corridors de fret (Rail Freight Corridors RFC)

Les corridors de fret (Rail Freight Corridors, RFC) ont pour but de promouvoir le fret ferroviaire international. La Suisse fait partie du RFC 1 (Rhin-Alpes) et du RFC 2 (Mer du Nord-Méditerranée). En 2021, les régulateurs nationaux et les Corridor One-Stop Shops (C-OSS) sur les RFC 1 et RFC 2 ont mené leurs échanges réguliers, durant lesquels ils ont notamment abordé les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le volume du trafic.

Planification des capacités dans le cadre des mesures de construction et d'entretien

En 2022, la RailCom continuera de surveiller de près les processus de planification des intervalles, déduira les actions nécessaires et conviendra des mesures à prendre avec les entreprises concernées.

Conditions d'accès lors de l'attribution de sillons et de capacités des installations de transbordement du transport combiné

Dans le cadre de sa surveillance concomitante, la RailCom s'attachera en 2022 à vérifier notamment les conditions d'accès lors de l'attribution de sillons et de capacités dans les installations de transbordement du transport combiné cofinancées par la Confédération. Après l'analyse des systèmes de prix et de rabais, la RailCom s'intéresse ainsi à un autre élément-clé de l'accès non discriminatoire aux installations de transbordement du transport combiné.



RailCom

Commission

La RailCom, dont le siège est à Berne, est entrée en fonction le 1^{er} janvier 2000. Composée de membres nommés par le Conseil fédéral, elle est rattachée sur le plan administratif au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). En 2021, la composition de la RailCom était la suivante :



La RailCom (de gauche à droite) : Anna Ciaranfi Zanetta, Werner Grossen, Peter Bösch, Giuliano Montanaro, Patrizia Danioth Halter, Christof Böhler, Prof. Dr. Markus Kern.

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Présidente	Patrizia Danioth Halter	Licenciée en droit, avocate et notaire, LL.M., Altdorf
Vice-président	Markus Kern	Pr dr en droit, LL.M., professeur en droit public, administratif et européen à l'Université de Berne, Berne
Membre	Peter Bösch	Expert en logistique, Binningen
Membre	Anna Ciaranfi Zanetta	Licenciée en droit, avocate, Département des finances et de l'économie du Canton de Tessin, Dalpe
Membre	Werner Grossen	dipl. Économiste d'entreprise diplômé EPD ES, responsable Gestion et recyclage des déchets de la ville de Berne, Thierachern
Membre	Giuliano Montanaro	Ingénieur civil diplômé EPF/SIA, CEO d'alius consulting GmbH, Zurich

Secrétariat Technique

Le secrétariat assiste la RailCom dans ses tâches de juridiction spécialisée, assure les activités de surveillance et représente la commission dans les groupes de travail internationaux. Durant l'année sous revue, la composition du secrétariat technique était la suivante :

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Responsable	Christof Böhler	Master en affaires internationales, Université de Saint-Gall (HSG)
Remplacement	Andreas Oppliger	Lic. phil. nat.
Collaboratrice	Ursula Erb	Dr ès sciences économiques
Collaboratrice	Fabia Portmann	Licenciée en droit, avocate
Collaboratrice	Katrin Suter-Burri	Dr ès sciences naturelles EPF
Collaborateur	Ken Ziegler	B.A. en gestion d'entreprise, Université de Saint-Gall (HSG)



Glossaire

Abréviation	Signification
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
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
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer
LTM	Loi sur le transport de marchandises
LTSM	Loi fédéral sur le transport souterrain de marchandises
OBI	Paquet législatif sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OLOGA	Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration
OTM	Ordonnance sur le transport de marchandises
RFC	Rail Freight Corridors
RhB	Rhätische Bahn
RS	Recueil systématique du droit fédéral
SOB	Schweizerische Südostbahn

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

