

Rapport d'activité 2017

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



Table des matières

Avant-propos de la présidente	2
Management Summary	3
Bases légales	4
Généralités	4
Activités liées à la garantie de l'accès non discriminatoire au réseau	5
Actions et enquêtes d'office	5
Procédure d'action « Manœuvres particulières »	5
Enquêtes d'office	6
Fermeture de tronçons	6
Prix de l'énergie (tarif forfaitaire) dans le Catalogue de prestations Infrastructure	7
Monitoring du marché	8
Généralités	8
Mise en œuvre de la décision sur le prix de l'énergie	9
Mise en œuvre de la LTM	9
Surveillance de l'attribution des sillons pour l'horaire annuel 2018	10
Conditions d'accès au réseau 2018	10
Gares de triage	10
Perspectives	10
Observation du marché	11
Généralités	11
L'infrastructure ferroviaire suisse	11
Le trafic ferroviaire de voyageurs et marchandises en Suisse	13
Autres thèmes	15
Affaires internationales	16
European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	16
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	17
Corridors de fret (RFC)	17
Acte d'exécution sur les installations de service (prestations de service / prestations complémentaires)	18
La CACF	20
Commission	20
Secrétariat technique	21
Perspectives	22
Glossaire	23

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 200, français 50, italien 10, anglais 30

Photos : photo de couverture © ToniV_Switzerland; © Fotolia.com
pages 1-9, 18-19, 22; Pixabay.com: pages 10-17, 20-21, 23-24;
Portraits © Dominique Nardon, Inoxsuisse imagine



Avant-propos de la présidente

La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) a fixé les conditions-cadres d'accès à l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux installations de transbordement du trafic combiné, cofinancées par la Confédération, et aux voies de raccordement.

Comme la Confédération soutient, avec la révision totale de la loi sur le transport de marchandises¹, les installations de transbordement du trafic combiné qui ne parviennent pas à s'autofinancer, l'infrastructure ne doit pas être seulement accessible aux propriétaires et aux gestionnaires, mais également à des tiers conformément aux règles de transparence et d'égalité de traitement.

La CACF a également favorisé le développement du marché ferroviaire en prenant des décisions concernant les procédures d'enquête. Il s'agit notamment de la procédure qui a été menée pour contrôler le tarif forfaitaire de l'énergie sur la base du catalogue de prestations. Dans le cadre du processus de conciliation, la branche a introduit le décompte de l'énergie effectivement consommée à partir de la ligne de contact, certes prévu par la loi, mais pas encore mis en œuvre. De plus, le tarif forfaitaire de l'énergie appliqué au trafic marchandises a diminué de manière significative.

Au niveau international, la CACF a organisé en septembre 2017 à Zurich, le 1^{er} Forum européen pour les corridors de fret. Suite à l'interruption de la ligne à Rastatt, la CACF a, en accord avec les régulateurs du corridor, lancé un projet pour évaluer et promouvoir la coopération internationale entre les gestionnaires de l'infrastructure (GI) de chaque pays, notamment en cas d'urgences et d'interruptions d'exploitation, et la planification des intervalles.



Un régulateur efficace ainsi qu'une surveillance efficace et cohérente du marché sont nécessaires pour renforcer la concurrence sur le marché ferroviaire. Le fait que pendant l'année sous revue, l'ensemble des décisions de la CACF aient été acceptées par les entreprises concernées sans faire l'objet de recours devant une instance judiciaire, est de bon augure pour l'avenir.

Je tiens à remercier les membres de la commission, les collaborateurs du Secrétariat technique, le Secrétariat général du DETEC, les autres autorités ainsi que les acteurs du marché pour le soutien énergétique et constructif apporté à la CACF dans cette tâche difficile.

Patrizia Danioto Halter
Présidente



Management Summary

En tant qu'autorité administrative indépendante, la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) garantit l'accès non discriminatoire au réseau ainsi qu'aux installations privées de transbordement du trafic combiné et aux voies de raccordement qui sont cofinancées par la Confédération. Elle contribue ainsi au bon fonctionnement du marché ferroviaire.

En 2017, la CACF a notamment mené les **enquêtes et procédures d'action** suivantes, qui sont toutes devenues exécutoires :

- Dans le cadre de la procédure d'action, elle a examiné le supplément pour manœuvres particulières qui a été facturé suite à un décroisement de locomotives de ligne dans la gare de triage de Chiasso. Lorsqu'il existe différents systèmes d'alimentation électrique (courant continu et courant alternatif), il faut remplacer les locomotives qui ne sont pas bi-fréquence. La CACF a rejeté la plainte déposée par une entreprise de transport ferroviaire (ETF) contre le GI qui a facturé le supplément. Le supplément prévu par le catalogue de prestations figurait dans la convention d'accès au réseau conclue par le plaignant et le GI. En outre, le supplément a été calculé et facturé de manière équitable.
- Dans le cadre de la procédure d'enquête menée au sujet des fermetures de tronçons dues aux travaux de construction, la CACF a défini les principes régissant la prise en charge des surcoûts.
- En 2017, les GI ont réduit de 22,6 à 16,8 Wh par tonne brute-kilomètre (Wh/tbkm) (25 %) le tarif forfaitaire de l'énergie pour la catégorie 6 « Train de marchandises direct », après l'introduction systématique du décompte de l'énergie effectivement consommée. Cependant, la CACF a constaté que le tarif forfaitaire de l'énergie pour la catégorie 6 « Train de marchandises direct » avait un effet discriminatoire. Hormis les trains de tracteurs, celui-ci comprend tous les autres types de trafics marchandises. La CACF a donc ordonné une différen-

ciation supplémentaire des tarifs forfaitaires de la catégorie 6 que les GI prendront en compte dans le catalogue de prestations 2019 (cf. Avant-propos et « Prix de l'énergie » page 7).

Dans le **monitoring du marché**, l'accent a été mis sur le respect de l'obligation légale qui est censée garantir l'accès aux installations privées de transbordement du trafic combiné et aux voies de raccordement, de manière transparente et équitable. La publication des conditions d'utilisation techniques et opérationnelles, de la procédure d'attribution des sillons ainsi que des prestations et des prix est une condition sine qua non de l'utilisation non discriminatoire des installations, et cela vaut également en cas d'exploitation par des tiers.

Dans le chapitre intitulé **Observation du marché**, la CACF commente les statistiques concernant les prestations de trafic en Suisse et au niveau international. L'actionnariat et les participations des ETF suisses y sont évoqués pour la première fois.

La **coopération internationale** a été marquée par l'initiative de la CACF visant à promouvoir la coopération internationale des GI sur les corridors de fret (RFC) et celle de leurs autorités de surveillance. À cet effet, la CACF évalue, avec d'autres régulateurs, la planification des mesures d'urgence et des intervalles sur les corridors nationaux et internationaux.

¹ LTM ; RS 742.41



Bases légales

Généralités

La CACF est une commission décisionnelle indépendante au sens de l'art. 8a, al. 3 de l'ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration². Conformément à l'art. 40a^{bis} de la loi sur les chemins de fer, elle veille à l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire en statuant sur les actions des entreprises de transport ferroviaire et en ouvrant des enquêtes d'office lorsqu'elle soupçonne que l'accès au réseau est empêché ou qu'il est octroyé de manière discriminatoire³. En tant que commission orientée sur le marché, elle exerce la surveillance sur le fonctionnement d'un marché et en soutient le fonctionnement de manière déterminante (art. 8m, let. b OLOGA).

La CACF exerce sa mission depuis le 1er janvier 2000 et ses membres sont élus par le Conseil fédéral. Son siège est à Berne.

Depuis début 2012, elle est rattachée au SG-DETEC sur le plan administratif.



Activités liées à la garantie de l'accès non discriminatoire au réseau

Actions et enquêtes d'office⁴

Pendant l'année sous revue, une procédure d'action a été menée et des enquêtes ont été réalisées.

Procédure d'action « Manœuvres particulières »

Le 27 février 2017, l'entreprise de transport ferroviaire X a porté plainte contre le gestionnaire de l'infrastructure Y à cause du supplément pour manœuvres particulières qui lui a été facturé suite à un décroisement de locomotives de ligne dans le groupe L de la gare de triage de Chiasso Smistamento. Le plaignant a demandé à la CACF de constater qu'il n'était pas redevable du supplément pour manœuvres particulières, dû à un décroisement de locomotives de ligne dans la gare de triage de Chiasso Smistamento, sur la base du chiffre 2.3.4 du catalogue de prestations 2017.

La gare de triage de Chiasso Smistamento est équipée de deux systèmes d'alimentation électrique, un système d'alimentation en courant continu et un système d'alimentation en courant alternatif. Les ETF en trafic de transit entre le nord et le sud peuvent franchir la gare de triage de manière autonome lorsque leurs locomotives sont bi-fréquence. Pour les autres locomotives, exploitées entre autres par le plaignant, il faut procéder à un changement de locomotive en gare de triage de Chiasso Smistamento.

En décembre 2015, le plaignant avait conclu une convention d'accès au réseau avec Y et un supplément de CHF 70.- par manœuvre lui avait été facturé pour ce décroisement de locomotives conformément au catalogue de prestations 2017. Cependant, ce décroisement de locomotives ne figurait pas encore dans le catalogue de prestations 2016 et la prestation était fournie gratuitement par le Gl.

Le litige portait en particulier sur la légalité du supplément et sur l'exactitude de sa communication dans le catalogue de prestations 2017.

Plainte rejetée

Dans sa décision du 11 décembre 2017, la CACF a rejeté la plainte et elle a constaté que le gestionnaire de l'infrastructure Y avait facturé à raison le supplément pour manœuvres particulières à partir de l'horaire 2017. Les motifs invoqués sont les suivants :

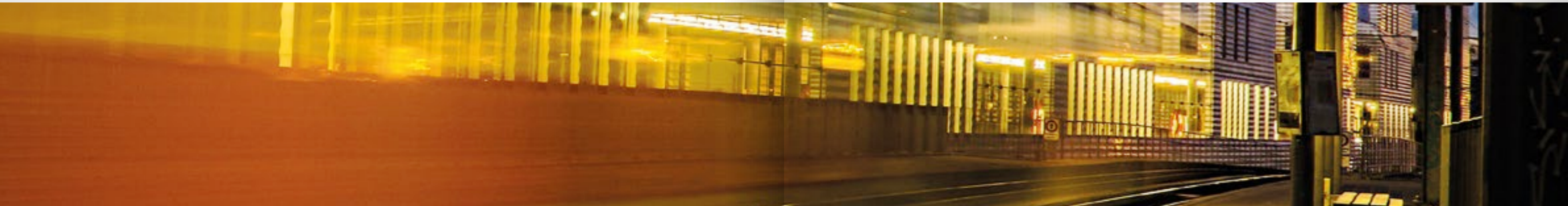
1. Lors de la signature de la convention d'accès au réseau en décembre 2015, Y a informé le plaignant que le catalogue de prestations faisait partie intégrante de la convention et qu'il était consultable en ligne. Avant de signer la convention, le plaignant aurait donc pu consulter les catalogues de prestations 2016 et 2017 et prendre connaissance des contenus qui étaient déterminants pour lui.
2. La CACF a constaté que le supplément pour manœuvres particulières mentionné dans le catalogue de prestations 2017 était légal. Le supplément est calculé et facturé pour le décroisement de locomotives. L'accès non discriminatoire au réseau est donc garanti.

La décision est entrée en vigueur le 31 janvier 2018.

² OLOGA ; RS 172.010.1

³ LCdF ; RS 742.101

⁴ <https://www.ske.admin.ch/fr/themes/mandat-legal/>



Enquêtes d’office⁵

Fermeture de tronçons

Lorsque des travaux de construction sont exécutés sur des voies, les tronçons correspondants sont fermés. Le trafic voyageurs est alors maintenu grâce à des déviations ou à des transports de remplacement, par ex. des bus. Conformément à l’art. 11b OARF⁶ et à la directive « Fermeture de tronçons conformément à l’art. 11b OARF » de l’OFT, les surcoûts engendrés sont répartis entre l’ETF et le GI comme suit :

- Lorsque la fermeture a été communiquée dans les délais, le GI prend en charge les surcoûts occasionnés à l’ETF.
- Lorsque la fermeture n’a pas été communiquée dans les délais, il assume en outre les frais d’exploitation et les pertes de recettes.
- Les surcoûts, frais et pertes de recettes minimales ne sont pas compensés (art. 11b al. 2 OARF).

Depuis 2014, les critères de détermination des coûts minimaux de BLS Netz AG et CFF Infrastructure ne sont pas les mêmes que ceux de BLS SA.

En 2015, BLS SA a demandé à la CACF de mener une enquête d’office sur l’application de l’art. 11b OARF et de la directive y afférente de l’OFT en contrôlant s’il est correctement mis en œuvre. Le litige qui existait entre l’ETF et le GI portait notamment sur la limite supérieure des surcoûts pouvant être considérés comme des montants minimaux et devant donc être pris en charge par l’ETF.

Principes définis

Dans sa décision du 12 mai 2017, la CACF a défini les principes suivants :

- En principe, le GI prend en charge les surcoûts de l’entreprise de transport ferroviaire dus aux transports de remplacement et aux déviations.
- Le paiement des surcoûts, frais d’exploitation et pertes de recettes minimales incombe à l’ETF.
- Pour évaluer au cas par cas le caractère minime des surcoûts, frais d’exploitation et pertes de recettes, le GI doit s’appuyer sur des critères objectifs, tels que la baisse du résultat d’exploitation par rapport à l’offre TRV. Ces critères doivent être appliqués de manière équitable et non discriminatoire.
- Ces surcoûts ne sont minimaux qu’à de rares exceptions.
- L’ETF doit apporter la preuve des surcoûts et des pertes de recettes occasionnés.
- Désormais, ceux-ci doivent être examinés sur la base de ce critère.

La CACF a par la suite ordonné que les décisions relatives aux surcoûts, qui sont contestées par BLS SA, soient réévaluées par le GI sur la base de ces principes.

La décision est entrée en vigueur et l’enquête est close.

Prix de l’énergie (tarif forfaitaire) dans le Catalogue de prestations Infrastructure

En mai 2013, l’entreprise BLS Cargo AG a demandé à la CACF d’examiner une éventuelle discrimination dans l’application du tarif forfaitaire aux trains de marchandises conformément au catalogue de prestations du GI.

Pour les trains de marchandises, le catalogue de prestations contient en plus de la catégorie « Train de tracteurs », la catégorie « Train de marchandises direct » qui comprend tous les autres types de transports de marchandises. Le trafic voyageurs est quant à lui divisé en cinq catégories de train.

Examen des méthodes et des bases de calcul

Depuis le 1^{er} janvier 2013, la consommation d’énergie doit être mesurée sur les véhicules conformément à l’art. 20a, al. 3 OARF en lien avec l’art. 3, al. 3 OARF-OFT. La plupart des EFT renoncent cependant à cette mesure de la consommation effective d’énergie et applique plutôt le tarif forfaitaire conformément au catalogue de prestations.

La CACF a demandé à l’EPFL d’examiner les bases et méthodes de calcul du prix de l’énergie pour chaque catégorie. Cette étude a révélé que les trains de marchandises, qui transportent un chargement lourd sur une longue distance et sans s’arrêter, consomment en général moins d’énergie que les trains de la catégorie 6 « Train de marchandises direct » auxquels le tarif forfaitaire s’applique.

Pendant l’enquête d’office qui a été ensuite ouverte, la CACF a obtenu des gestionnaires de réseau et des entreprises de transport ferroviaire un accord partiel qui est devenu exécutoire par voie de décision du 1^{er} novembre 2016 :

1. Sur la base du projet-pilote de facturation du courant de traction effectivement consommé (VVB) lancé par CFF Infrastruc-

ture et BLS Cargo, il a donc été décidé que le décompte de la consommation effective d’énergie serait introduit d’ici fin 2015.

2. CFF Infrastructure a baissé de 25 % de 22,6 à 16,8 Wh par tonne brute-kilomètre brute (Wh/tbkm) le prix forfaitaire de l’énergie pour la catégorie 6 « Train de marchandises direct » dans le catalogue de prestations 2017.

Examen de l’effet discriminatoire

La CACF a également examiné l’effet discriminatoire du prix forfaitaire de l’énergie applicable à la catégorie 6 « Train de marchandises direct ». Une seconde étude commandée par la CACF a montré que certains facteurs, tels que le poids, la topologie, le nombre des arrêts et la traction ont une influence significative sur la consommation d’énergie. Ces facteurs doivent donc être pris en compte lors de la détermination des tarifs forfaitaires de la catégorie 6 « Train de marchandises direct ».

La CACF a constaté par voie de décision du 8 juin 2017 :

1. Un prix de l’énergie unique et forfaitaire pour tous les trafics de marchandises de la catégorie 6 « Train de marchandises direct », qui ne fait une distinction que sur la base du critère du frein à récupération, viole les règles garantissant l’accès non discriminatoire au réseau conformément à l’art. 9a, al. 1 LCdF en lien avec l’art. 10, al. 1 OARF et art. 18, al. 3 OARF.
2. Une différenciation supplémentaire du prix forfaitaire de l’énergie de la catégorie 6 est ordonnée pour le catalogue de prestations 2019. CFF Infrastructure est tenue de la mettre en œuvre.

La décision est entrée en vigueur.

⁵ <https://www.ske.admin.ch/fr/documentation/decisions/procedures-closes/>
⁶ OARF ; RS 742.122



Monitoring du marché

Réduction du prix de l'énergie

La procédure d'enquête a permis la mise en œuvre du décompte de l'énergie effectivement consommée à partir de la ligne de contact, prévu par la loi, et la réduction du prix forfaitaire de l'énergie de 25 % pour le trafic marchandises. La mise en œuvre des mesures ordonnées pour garantir un prix de l'énergie non discriminatoire est accompagnée et examinée dans le cadre du monitoring du marché.

Généralités

Pour la surveillance du marché, la CACF se focalise sur le suivi systématisé des interactions pertinentes en matière de discrimination entre les GI et les ETF. À cet effet, elle se base sur les obligations définies par la loi. Cela concerne :

- la vérification des conditions d'accès au réseau publiées par le GI,
- la surveillance de l'attribution des sillons pour l'horaire annuel,
- l'observation des interfaces entre les GI et les ETF dans les gares de triage.

Lors de la définition de ses activités, la CACF se concentre sur trois points fondamentaux :

- les modifications des bases légales,
- l'exécution des procédures d'enquête définitivement closes, et
- les développements ou problèmes actuels au sein de la branche ferroviaire.

En 2017, la CACF a veillé au respect de l'accès non discriminatoire aux terminaux privés du trafic combiné (terminaux KV) qui sont soutenus financièrement par la Confédération. Cette obligation est prescrite par la loi sur le transport de marchandises⁷ depuis le 1^{er} juillet 2016.

Mise en œuvre de la décision sur le prix de l'énergie

La Confédération soutient activement la tarification de la consommation de courant ferroviaire sur la base de l'énergie effectivement consommée afin qu'à l'avenir, il n'existe plus de tarif forfaitaire. Grâce à des aides financières, les ETF sont incités à équiper leurs locomotives avec des appareils de mesure. Depuis 2014, certains ETF ont déjà équipé une partie de leur flotte. Pour la majorité des gestionnaires, la migration ne s'effectue pas dans les temps, mais avec un retard significatif.

Même si certaines locomotives sont équipées d'appareils de mesure cofinancés par la Confédération, les GI sont tenus de proposer la facturation du courant ferroviaire selon des valeurs forfaitaires pour certaines catégories de trains. À la différence du trafic voyageurs, les grands GI ne différencient la consommation d'énergie que selon deux catégories dans le trafic marchandises : les trains de marchandises régionaux (également appelés « trains de tracteurs ») et les trains de marchandises directs (cf. chapitre « Procédure d'action Manœuvres particulières », page 5). Dans sa décision du 8 juin 2017, la CACF a ordonné aux GI de différencier, à partir de 2019, la valeur forfaitaire de la consommation d'énergie pour la catégorie des trains de marchandises directs.

Facturation du courant ferroviaire

Le 1^{er} novembre 2016, la CACF a approuvé une convention conclue entre les gestionnaires de réseau et les entreprises de transport ferroviaire selon laquelle les gestionnaires de réseau doivent, d'ici le 31 décembre 2015, présenter à la CACF un concept élaboré avec les utilisateurs du réseau pour adapter le prix forfaitaire de l'énergie au moins pour la catégorie 6 « Train de marchandises direct » dans le catalogue de prestations 2018 (chiffre 1.5 concernant les tarifs forfaitaires de chaque catégorie).

Les CFF élaborent un concept correspondant. Celui-ci ne pourra cependant être introduit que lorsque les bases légales nécessaires de l'OARF et de l'OARF-OFT seront créées. Fin 2017, l'OFT a ouvert la procédure de consultation correspondante.

Mise en œuvre de la LTM

En Suisse, toute une série de terminaux privés sert au transbordement intermodal des marchandises. Depuis le changement de millénaire, la Confédération subventionne la construction et l'extension de ces installations afin de promouvoir le trafic combiné. Elle verse uniquement les subventions lorsque les gestionnaires garantissent leur utilisation par des tiers au nom du principe de l'accès non discriminatoire. Elle a ancré cette obligation dans la loi lors de la révision de la LTM et chargé la CACF de s'assurer qu'elle est respectée.

Pendant l'année sous revue, les gestionnaires des installations concernées ont été informés de leurs obligations. Pour l'essentiel, elles consistent dans la représentation publique des conditions d'utilisation les plus importantes et dans le traitement équitable des tiers. Lors de la première étape, la CACF s'est focalisée sur la publication transparente des informations et conditions qui sont nécessaires à une utilisation non discriminatoire, telles que :

- les descriptifs des installations,
- les conditions d'utilisation techniques et opérationnelles,
- l'allocation des capacités, et
- la gamme de services incluant les prix et la facturation.

Lors de la seconde étape, la CACF vérifiera si les conditions d'utilisation des gestionnaires de terminaux sont conformes au principe de l'accès non discriminatoire.

⁷ LTM ; RS 742.41



Surveillance de l’attribution des sillons pour l’horaire annuel 2018

En 2017, la CACF et Sillon Suisse SA (sillon.ch) se sont entretenus au sujet des questions essentielles concernant l’allocation des capacités pour l’horaire annuel 2018 ainsi que de son déroulement. Le processus d’attribution des sillons s’est déroulé pour la première fois selon les règles de priorité du plan d’utilisation du réseau (NNP). Le NNP définit préalablement une offre minimale garantie pour les trafics voyageurs et marchandises. Cependant, les sillons sont attribués selon la règle des capacités restantes. L’utilisation intensive du réseau ferroviaire suisse est reflétée par le nombre total des demandes de sillons (15 200). Cette situation a généré des conflits (plus de 300) qui ont pu être résolus grâce à des alternatives.

Le processus d’attribution des sillons a été influencé par le renouvellement des concessions attribuées pour le trafic grandes lignes (FV) à partir de 2018. Les offres ont été examinées par l’OFT à l’automne 2017, alors que l’attribution définitive des sillons était déjà terminée. Deux entreprises de transport ferroviaire avaient préalablement déposé leurs demandes de sillons pour des tronçons FV individuels. Une des deux entreprises a retiré ses demandes afin d’éviter une situation de blocage. Entre-temps, les offres des deux ETF sont parvenues à l’OFT. Cette démarche a prolongé la concession FV existante de deux ans, jusqu’à la fin 2019. En 2018, une décision doit être prise pour une nouvelle attribution définitive.

Conditions d’accès au réseau 2018

Pendant l’année sous revue, la CACF a examiné les conditions d’accès au réseau des GI suisses les plus importants, pour l’horaire annuel 2018. Sur la base de l’accord partiel relatif au prix de l’énergie, conclu le 9 novembre 2015, les éditeurs du catalogue de prestations 2018 ont réduit d’environ 25 % la valeur forfaitaire de la consommation d’énergie qui est déterminante pour le trafic marchandises (cf. chapitre « Prix de l’énergie (tarif forfaitaire) dans le Catalogue de prestations Infrastructure », page 7). En amont de la publication, de nombreux échanges ont eu lieu entre la CACF et les représentants des grands GI. Les modifica-

tions résiduelles apportées aux conditions d’utilisation n’ont pas fait l’objet de remarques de la part de la CACF.

Gares de triage

Depuis 2014, CFF Infrastructure a, en tant qu’unique gestionnaire de gares de triage, procédé à des optimisations organisationnelles et processuelles sur ces installations. Elle a introduit un nouveau modèle d’exploitation dans les installations de Limmat et Lausanne. La responsabilité de la gestion des installations et de la fourniture des prestations opérationnelles de triage a été confiée au principal utilisateur, CFF Cargo. Ces deux gares de triage sont l’épine dorsale du trafic intérieur par wagons complets isolés. À la gare de triage de Buchs, CFF Infrastructure s’est entièrement retirée des prestations opérationnelles de triage en 2017. Désormais, elle achète ces services auprès de CFF Cargo.

Dans les deux installations frontalières de Bâle et de Chiasso, les responsabilités actuelles sont toujours réparties de la même manière. Pendant l’année sous revue, CFF Infrastructure a informé la CACF de l’évolution du paysage des gares de triage. La CACF a d’ailleurs participé à un audit de processus dans la gare de triage de Chiasso. À cette occasion, la CACF s’est fait une idée de la manière dont CFF Infrastructure collecte et facture les prestations qu’elle fournit dans la gare de triage.

Les échanges constructifs menés avec CFF Infrastructure seront poursuivis sous une forme appropriée.

Perspectives

En 2018, la CACF poursuivra l’activité de monitoring du marché qu’elle a commencée. Elle continuera à traiter les dossiers en cours, notamment celui du prix de l’énergie et celui de l’accès non discriminatoire aux terminaux KV privés. En outre, la CACF se consacrera au thème central de la coopération entre les GI et le corridor de fret 1.

Observation du marché

Généralités

L’observation du marché établit une vue d’ensemble du paysage ferroviaire suisse et analyse de manière générale les événements ayant des incidences sur la concurrence.

L’infrastructure ferroviaire suisse

Le paysage des chemins de fer suisses est caractérisé par la diversité des installations. La longueur totale des infrastructures ferroviaires avoisine les 5200 km. Alors que le réseau à voie étroite s’étend sur près de 1400 km, la longueur du réseau à voie normale est près de 3800 km. Les CFF SA détiennent de loin le plus long réseau à voie normale avec 3089 km, suivis du réseau du groupe BLS avec 420 km. Quant au réseau à voie étroite, les Chemins de fer rhétiques détiennent le plus long avec près de 400km. La Figure 1 ci-dessous montre les réseaux à voie normale et étroite en Suisse.

Quelques chiffres sur l’infrastructure et son utilisation :

Voie normale	
Longueur du réseau	3930 km
Nombre de GI	15
Trains-kilomètres	195 millions
Tonnes-kilomètres brutes	80 milliards
Voie étroite	
Longueur du réseau	1332 km
Nombre de GI	43



Figure 1 : Réseau suisse à voie normale et à voie étroite



L'infrastructure ferroviaire est de plus en plus sollicitée en Suisse. En effet, entre 2013 et 2016, l'utilisation du réseau ferroviaire par des EVU de voyageurs ou de marchandises (calculée en trains-km sur voie normale)⁸ a augmenté de 5 % pour l'ensemble du trafic. Plus spécifiquement, le trafic régional de voyageurs a connu une croissance plus élevée (8,2 %) que le trafic grandes lignes (2,1 %) et que le trafic marchandises (1,5 %).

Évolution du trafic en Suisse entre 2013 et 2016

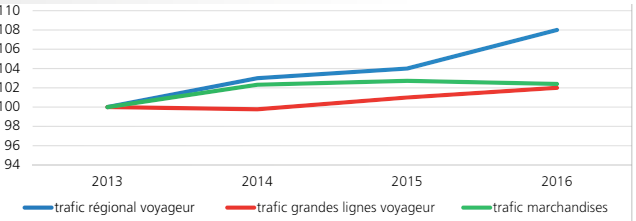


Figure 2 : Évolution du trafic en Suisse

Une analyse d'IRG-Rail⁹ montre que l'intensité de l'utilisation du réseau suisse est en comparaison européenne la deuxième plus élevée parmi 28 pays européens, juste derrière les Pays-Bas. Cette intensité d'utilisation est calculée en train-kilomètres par réseau-kilomètres et par jour. La Figure 3 montre aussi les parts respectives du trafic marchandises et du trafic voyageurs.

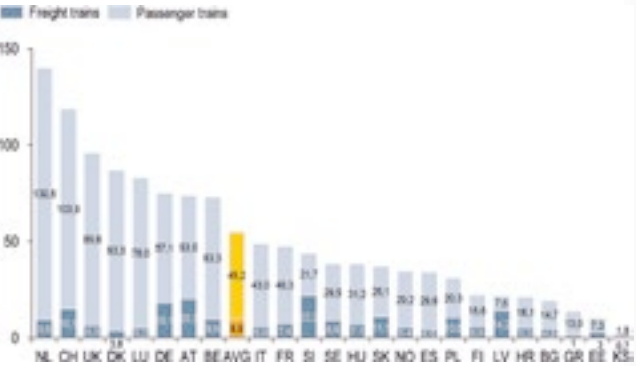


Figure 3 : Intensité de l'utilisation du réseau en train-kilomètre par réseau-kilomètre et par jour en 2015 (source de la figure : IRG-Rail Marketmonitoring Report 2016)

⁸ Les données concernent environ 95 % du réseau à voie normale. Les entreprises concernées sont CFF Infrastructure, BLS Netz AG, SOB Infrastructure, Thurbo, Sensetalbahn AG et Hafenbahn Schweiz AG.
⁹ 2015 - Fifth IRG-Rail Market Monitoring report, <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/135,2017.html>

Le trafic ferroviaire de voyageurs et marchandises en Suisse

Le paysage ferroviaire suisse est caractérisé par sa diversité. En 2017, 88 entreprises de transport ferroviaire disposaient d'un certificat de sécurité de l'OFT¹⁰, les autorisant à circuler sur le réseau.

Selon une évaluation interne, 56 ETF assurent le trafic voyageur régulier (trafic concessionnaire), 5 d'entre elles étant présentes sur les deux écartements de voie (normale et étroite) tandis que 16 ETF sont actives dans le secteur du trafic non régulier de voyageurs (charter).

De manière générale, les actionnariats de ces ETF se composent majoritairement de représentants de la Confédération, des cantons, des communes ainsi que quelques entreprises suisses de

transport et sont restés relativement stables ces dernières années. Quant aux participations, elles sont majoritairement détenues dans des entreprises suisses.

Les prestations relevant du transport de personnes¹¹ sont caractérisées par une tendance haussière depuis 2013. En effet, le nombre de déplacement a augmenté de 14 %, passant de 571 millions en 2013 à 655 millions en 2016 et ceci malgré la forte concurrence d'autres modes de transport.

	milliards personnes-kilomètre	millions de déplacements	millions trains-kilomètre
2013	19	571	181
2014	20	581	188
2015	20	592	190
2016	20	655	200

Figure 5 : Prestation trafic voyageurs

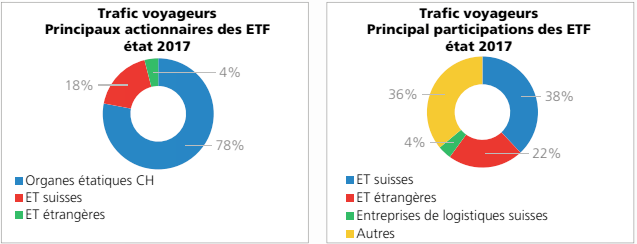


Figure 4 : Principaux actionnaires et participations des ETF en trafic voyageurs

¹⁰ Source des données : OFT, Section Admissions et règles
¹¹ Valeurs concernant les ETF Appenzeller Bahnen AG, BDWM Transport AG, Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG, BLS AG, Baselland Transport AG, Berner Oberland-Bahnen AG, Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA, DB Fernverkehr AG, Deutsche Bahn Regio AG, Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) Società Anonima, Frauenfeld-Will-Bahn AG, Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA, Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA, Transports Montreux-Vevy-Riviera SA, Compagnie du Chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA, Oensingen - Balsthal-Bahn AG, Regionalverkehr Bern - Solothurn AG, Rhätische Bahn AG (RhB), SBB GmbH, Schweizerische Südostbahn AG, Transports publics fribourgeois Trafic (TPF TRAFIC) SA, TRAVYS - Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA, Transports Publics Neuchâtelois SA (transN), Wynental- und Suhrentalbahn AG (WSB), SBB AG, RegionAlps, Zentralbahn, Thurbo, Tilo et SBB GmbH.



De manière générale, la structure de leurs actionnariats est majoritairement composée d'entreprises de transport suisses et étrangères. Quant aux participations, elles sont majoritairement détenues dans des entreprises étrangères. Ces dernières années, deux changements majeurs sont intervenus. En effet, en 2010, CFF Cargo s'est séparée de son secteur d'activité assurant le transit sur l'axe nord-sud en créant la filiale CFF Cargo International SA. L'activité principale de cette société réside dans l'offre de prestations de traction destinées au trafic combiné et dans le trafic par trains complets sur le corridor traversant les Alpes suisses, avec des liaisons entre des installations de transbordement TC et des ports situés au nord et au sud des Alpes. CFF Cargo International gère deux filiales, l'une en Italie, l'autre en Allemagne. Un second changement important consiste dans l'acquisition en février 2017 par SNCF Logistics de 45 % des actions de BLS Cargo SA dans le but de renforcer le trafic transfrontalier de marchandises.

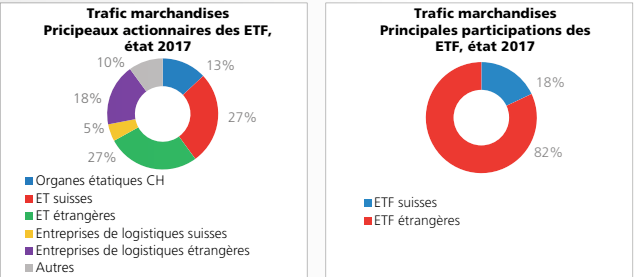


Figure 6 : Principaux actionnaires et participations des ETF en trafic marchandises

Le tableau 7 ci-dessous présente les prestations du transport de marchandises entre 2013 et 2016¹². Le trafic de fret intérieur ainsi que celui de l'import et de l'export restent relativement stables en raison notamment du trafic voyageurs qui empêche quasiment tout transfert supplémentaire. Le trafic de transit sur l'axe nord-sud a plus fortement évolué depuis plusieurs années. Le franc fort (abandon du taux plancher en janvier 2015 par la BNS) a également freiné l'évolution des volumes dans les différents marchés.

	milliards tonnes-kilomètre nettes	Importation	Exportation	Transit	millions de trains-kilomètre
2013	2.93	1.10	0.32	6.46	27.66
2014	3.15	0.98	0.27	8.27	28.09
2015	2.80	1.15	0.33	8.63	28.32
2016	3.07	0.92	0.35	8.14	28.26

Figure 7 : Prestation trafic marchandises

Autres thèmes

Concession pour le trafic grandes lignes en Suisse

Le ST CACF constate que le renouvellement des concessions pour le trafic grandes lignes ne s'aligne pas sur le processus d'attribution des sillons (qui bénéficiait d'un délai prenant fin au 10 avril 2017). En effet, Sillon Suisse SA a reçu des demandes de sillons de la part des CFF et des BLS pour certaines lignes du trafic grandes lignes. En raison du délai pour le renouvellement de la concession, ultérieur à celui de l'attribution des sillons (conflit entre les deux procédures) et vu qu'il n'est possible de prendre en compte qu'une seule demande à la fois, les CFF et les BLS se sont entendues pour que l'une d'entre elles annule ses commandes de sillons. En effet, le commanditaire de sillons qui n'obtiendrait pas de concession pour ces lignes, devra annuler sa commande afin que les sillons concernés soient à la disposition de l'ETF qui aura obtenu la concession.

Perspectives

Le ST CACF continuera d'observer le marché en 2018 sur la base du concept défini les années précédentes. Les fiches d'information (infrastructure, voyageurs et marchandises) seront enrichies et publiées à la fin de l'année et un rapport général sur le marché sera remis à la CACF. De plus, un ou deux thèmes spécifiques seront traités en synergie avec le monitoring du marché.

¹² Valeurs concernant les ETF SBB Cargo International, BLS Cargo AG, SBB Cargo AG, Crossrail AG, DB Cargo Schweiz GmbH, DB Cargo Deutschland AG, railCare AG, Rhätische Bahn AG (RhB), Transalpin Eisenbahn AG et TX Logistik GmbH



Affaires Internationales

European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Le réseau ENRRB a été fondé en 2013 suite à la révision du cadre réglementaire de l'UE¹³. Les régulateurs ferroviaires qui y sont représentés et la Commission européenne se rencontrent régulièrement pour aborder des sujets internationaux liés à la réglementation ferroviaire. Le réseau ENRRB sert à assurer la coopération entre les régulateurs.

La CACF est invitée à participer aux séances plénières en tant qu'observatrice.

En 2017, les thèmes suivants ont notamment été abordés :

- La Commission européenne veut une directive qui favorise la coopération entre les régulateurs nationaux. Ceux-ci la jugent inutile car le faible degré de concurrence et la performance de la branche ne dépendent pas de la coopération entre les régulateurs.
- La Commission européenne regrette que dans leur registre, les GI européens n'indiquent les profils d'espace libre correspondants que pour environ 40 % de leurs lignes. Cette situation est un obstacle pour le trafic marchandises où les transports sont effectués en partie avec des exigences de profil qui ne sont pas clairement définies. Avec la rédaction d'un acte d'exécution, l'UE veut obliger les GI à publier les profils d'espace libre et introduire, pour les transports inhabituels, une procédure transparente et rapide pour contrôler l'attribution des sillons. À l'avenir, les ETF pourront entre autres effectuer

des mesures de profils sur les tronçons si le GI refuse qu'ils les utilisent pour des raisons techniques correspondantes. Les régulateurs devront valider les données de mesure des ETF avant que le GI ne les publie. La compétence objective des gares de triage est contestée.

- Selon la Commission européenne, la performance des neuf corridors de fret est insuffisante. La Commission européenne attend des régulateurs qu'ils renforcent leur monitoring afin de trouver les raisons. La CACF participe à ces travaux et elle a lancé un projet qui consiste, pour certains thèmes, à favoriser l'examen approfondi des processus et de la gestion des perturbations (cf. chapitre «Corridors de fret», page 17).

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)¹⁴

Le groupe IRG-Rail réunit actuellement 31 régulateurs ferroviaires. Il a été créé en 2011 par la CACF et quatre autres autorités de régulation.

Son objectif est d'assurer une collaboration internationale destinée à mettre sur pied un marché intérieur des chemins de fer. Les autorités de régulation se réunissent dans le cadre de groupes de travail thématiques qui réfléchissent à la mise en œuvre de la législation européenne au niveau national. En outre, IRG-Rail élabore des positions communes visant à développer la régulation ferroviaire européenne.

Lors des séances plénières d'IRG-RAIL, la CACF représente les intérêts du régulateur suisse en contribuant en amont au développement de solutions communes et optimales dans les domaines de l'accès au réseau et des installations de service. Elle collabore activement au groupe de travail «Access» qui analyse les problématiques de l'accès au réseau et élabore des propositions de solutions. Ce groupe est également compétent pour les questions relatives à la structure et à l'utilisation des corridors de fret européens. En 2017, le groupe de travail «Access» a défini des indicateurs clé de performance (KPI). À l'avenir, les KPI permettront de comparer, à l'instar d'un benchmarking, l'offre et l'utilisation des sillons proposés ainsi que les neuf corridors eu égard à la performance de l'organisation du Corridor One-Stop-Shop.

Il s'agit prioritairement des KPI qui permettent d'évaluer la performance de l'offre, de la commande, de l'attribution et de l'utilisation des sillons.

Corridors de fret (RFC)

Dans son règlement (UE) no 913/2010, l'UE a défini en tout neuf corridors sur lesquels le trafic marchandises doit être favorisé de manière ciblée. Ce règlement oblige les GI de chaque corridor à construire et à proposer au marché des capacités d'infrastructure internationale harmonisées (sillons ferroviaires pré-établis). À cet effet, il établit un guichet unique pour tous les corridors, le «Corridor One-Stop-Shop (C-OSS)». Pour les GI, ce guichet fait office d'interface pour tous les besoins des clients.

L'objectif de l'UE est en général de renforcer la coopération au sein de la branche, à savoir entre les GI ainsi qu'entre les GI et les nombreuses parties prenantes telles que les ETF, les gestionnaires de terminaux, les administrations portuaires et les opérateurs KV.

La Suisse participe à deux corridors de fret :

- RFC 1 («Rhine-Alpine»)

Zeebruges/Anvers/Rotterdam – Duisbourg – Bâle – Gotthard/Lötschberg-Simplon – Milan – Gênes

- RFC 2 («North Sea – Mediterranean»)

Rotterdam/Anvers – Luxembourg – Metz – Dijon – Lyon/Bâle Gare de triage

¹³ Directive européenne 2012/34 (UE); refonte

¹⁴ <https://www.irg-rail.eu/>



L'interruption de ligne de «Rastatt» et ses conséquences

En 2017, l'interruption de ligne sur le corridor 1, survenue au sud de Karlsruhe, a fait l'objet d'une discussion. Suite à l'abaissement soudain des voies, la ligne a dû être interrompue pendant presque deux mois, entre août et octobre 2017. Cela a entraîné des perturbations au niveau du trafic marchandises. Différents tronçons de détournement n'ont pas pu être mis à disposition en Allemagne en raison de travaux d'aménagement, ou seulement de façon partielle. En France, les capacités d'infrastructure étaient limitées sur les routes alternatives à cause de restrictions techniques et opérationnelles.

En septembre 2017, la CACF a organisé à Zurich le 1^{er} Forum européen pour les corridors de fret conformément à la «Déclaration de Rotterdam» de mai 2016. Le forum a permis de réunir les régulateurs ferroviaires ainsi que les gestionnaires et utilisateurs des corridors au sein d'un groupe de travail. Les parties prenantes, fortement impactées par les restrictions dues à l'incident de Rastatt, ont analysé, avec le C-OSS, les régulateurs et la Commission européenne, les obstacles au trafic qui en ont résulté et la difficulté pour les surmonter.

Des enseignements ont été tirés à différents niveaux et des mesures ont été prises suite à cet incident inhabituel. L'Agence fédérale des réseaux a ouvert une enquête sur l'incident de Rastatt. Au niveau international, la CACF a lancé un projet consistant à évaluer la coopération entre les GI eu égard à la planification des mesures d'urgence et des intervalles. Les régulateurs opérant sur les RFC 1 et 2 ne doivent pas seulement tirer des enseignements au plan national, mais également au niveau européen. En outre, ils doivent contribuer de manière concrète à l'amélioration du fonctionnement du corridor de fret.

Acte d'exécution sur les installations de service (prestations de service et prestations complémentaires)

L'acte d'exécution sur les prestations de service et les prestations complémentaires assure le respect des dispositions de l'art. 13, al. 9 de la directive européenne 2012/34 (refonte). En effet, il oblige les exploitants des installations de service, telles que les installations de transbordement, les voies de raccordement, etc., à fournir ces prestations de manière non discriminatoire.

Dans la législation ferroviaire suisse, le terme «Installations de service» n'est pas utilisé au sens où l'entend le droit européen. Certains types d'installations, comme les gares de triage, les voies de garage ou les installations de transbordement, font partie de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'art. 62, al. 1 LCdF de sorte que l'accès non discriminatoire y est garanti légalement depuis longtemps. À l'inverse, l'accès aux autres types d'installations, tels que les installations de service pour l'entretien des véhicules du trafic voyageurs ou les billetteries de tiers dans les gares, n'a pas été libéralisé en Suisse. Conformément à l'art. 62, al. 2 LCdF, ces installations peuvent faire partie de l'infrastructure, mais elles ne sont pas soumises à l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire. Selon la LTM, les installations de transbordement du trafic marchandises sont soumises à l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire.

Pour la Suisse, l'acte d'exécution qui règle les conditions d'accès aux services est particulièrement important au vu de la nouvelle compétence de la CACF pour la surveillance de l'accès non discriminatoire ainsi que l'utilisation des prestations des installations de transbordement KV et des voies de raccordement. De nombreux autres thèmes de cette ordonnance seront traités en Suisse dans le cadre de discussions.

L'ensemble des prestations minimales de l'acte d'exécution correspondent en grande partie aux prestations de base de l'art. 21 OARF et aux prestations de service de l'art. 22 OARF. En Suisse, l'accès aux installations de transbordement KV, qui sont cofinancées par la Confédération, est soumis¹⁵ au principe de l'accès non discriminatoire depuis 1999. La Suisse applique donc déjà les règles qui y sont prescrites.

¹⁵ Art. 3, al. 4 de l'ordonnance sur le trafic combiné (OTC, RS 742.149), remplacé par la LTM depuis le 1^{er} juillet 2016



La CACF

Commission

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer :



La CACF (de gauche à droite): Werner Grossen, Peter Bösch, Dr. Yves Putallaz, Patrizia Danioth Halter, Dr. Ursula Erb, Dr. Markus Kern, Sibylle Burger-Bono

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Présidente	Patrizia Danioth Halter	licenciée en droit, avocate et notaire, LL.M., Altdorf
Vice-président	Yves Putallaz	dr. ing. génie civil EPFL, Corsier sur Vevey
Membre	Peter Bösch	expert en logistique, Binningen
Membre	Ursula Erb	docteur ès sciences économiques, Uhwiesen
Membre	Werner Grossen	économiste d'entreprise diplômé NDS HF, Thierachern
Membre	Markus Kern	docteur en droit, professeur assistant en droit public et administratif à l'Université de Berne

Secrétariat technique

Composition du secrétariat technique durant l'année sous revue :

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Responsable	Sibylle Burger-Bono	avocate
Suppléant	Andreas Oppliger	collaborateur scientifique, lic. phil. nat.
Collaboratrice	Sandra Dorasamy	assistante de direction
Collaboratrice	Gabriela Weber	juriste, Master of Law
Collaboratrice	Sven Erni	MSc ECO (depuis le 1 ^{er} mai 2017)
Collaborateur	Silvan Dermont	stagiaire (jusqu'au 31 mars 2017)



Perspectives

En 2018 et au-delà, la CACF devra relever des défis importants :

- Dans le domaine du monitoring du marché, l'activité restera focalisée sur l'accès non discriminatoire aux installations de transbordement du trafic combiné. Il faudra veiller à ce que les conditions d'accès au réseau soient équitables et à ce que la tarification soit transparente et juste.
- Au niveau international, il s'agira d'apporter des améliorations déterminantes à l'engagement pris à l'automne pour optimiser la coopération internationale entre les GI et les organes du corridor de fret. Dans le cadre du projet qu'elle a initié, la CACF évalue, avec les autres régulateurs, les standards ainsi que la mise en œuvre de la planification des mesures d'urgence et la gestion des perturbations d'exploitation sur les corridors.
- Lorsque les délibérations sur le message relatif à l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OIF) seront terminées, le Parlement confiera au régulateur des compétences supplémentaires en matière de surveillance et de décision. Une transparence accrue, que devra favoriser la CACF (désormais RailCom) dans le cadre de sa mission de surveillance, permettra de réduire le risque de discrimination et de renforcer la concurrence sur le marché ferroviaire. La CACF soutient l'impulsion qui est donnée en vue de la révision de l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OIF).



Glossaire

Abréviation	Signification
OFT	Office fédéral des transports
OFS	Office fédéral de la statistique
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
DB	Deutsche Bahn
DML Zurich	Ligne diamétrale Zurich
LCdF	Loi sur les chemins de fer
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
EOIF	Groupe d'experts chargé de réexaminer l'organisation de l'infrastructure ferroviaire
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
TWI / TWCI	Trafic par wagons complets isolés
FV	Trafic grandes lignes
SG-DETEC	Secrétariat général DETEC
LTM	Loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
Terminaux KV	Terminaux du trafic combiné
CP	Convention sur les prestations



Abréviation	Signification
NNK	Concept d'utilisation du réseau
NNP	Plan d'utilisation du réseau
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
NWS	Network Statement
OARF	Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire
OIF	Organisation de l'infrastructure ferroviaire
RL	Directive européenne
RPV	Trafic régional voyageurs
RTE	Réglementation technique ferroviaire
OLOGA	Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration
CFF	Chemins de fer fédéraux
KPI	Indicateur clé de performance
CACF	Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
SOB	Chemin de fer du sud-est
RS	Recueil systématique
Sillon.ch	Sillon Suisse SA
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
VVB	Facturation du courant de traction effectivement consommé

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF)
Christoffelgasse 5
3003 Berne

Tél. +41 (0)58 463 13 00

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

