



Rapport d'activité 2023

Commission des chemins de fer RailCom



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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



Table des matières

Impressum

Editeur : Commission des chemins de fer RailCom
Graphisme : Comm.pact AG seit 1991 360° Konzeption, Basel
Impression : Druckerei Bloch AG, Arlesheim
Tirage : allemand 180, français 40, italien 15, anglais 5
Photos : © CFF Cargo SA: photo de couverture. © Adobe Stock: pages 3, 4, 13, 14-15, 16. © Shutterstock: pages 1, 12. © Fotolia: pages 2, 5, 6-7, 10-11 © 123rf: pages 8-9, © by look-at-me.ch, Yolanda Nacht-Bohler : photos de portraits pages 2 et 14.

Avant-propos de la présidente	2
Condensé	3
Aspects juridiques	5
Généralités	5
Procédures et clarifications juridiques	5
Projet de loi : perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse	6
Monitoring du marché	6
Généralités	6
Accès au réseau	6
Conditions d'accès au réseau	6
Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2024	6
Prestation complémentaire « mise à disposition d'itinéraires de manœuvre »	7
Prestation complémentaire « garage des rames »	7
Voies de débord	7
Offre de sillons pour les trains spéciaux	7
Études de sillons	8
Traffic Management System (TMS)	8
Protection des données pertinentes pour la concurrence dans les systèmes informatiques	8
Planification des capacités dans le cadre des mesures de construction et d'entretien	8
Services de fret de proximité	8
Installations de transbordement du trafic 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
Thèmes choisis	11
Affaires internationales	12
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	12
Corridors de fret (Rail Freight Corridors RFC)	12
Manifestations	12
Table ronde avec les entreprises de transport ferroviaire s'occupant de transport de marchandises	12
Séminaire	12
Perspectives	13
RailCom	14
Glossaire	16



Avant-propos de la présidente

Chères lectrices, Chers lecteurs,

À la RailCom, l'année 2023 était placée sous le signe du dialogue. Il est essentiel que nous entretenions, en tant qu'autorité de surveillance, un échange direct avec le secteur ferroviaire afin d'accompagner et de façonner les développements dès les premières étapes. En novembre, notre secrétariat technique a convié toutes les entreprises de transport ferroviaire (ETF) s'occupant de transport de marchandises à une « table ronde ». Presque toutes les entreprises opérant sur le réseau suisse à voie normale ont participé et ont profité de l'occasion pour aborder des situations concrètes et esquisser des solutions. La RailCom a ainsi apporté une contribution précieuse au dialogue entre les différentes entreprises et a renforcé les liens au sein du secteur.

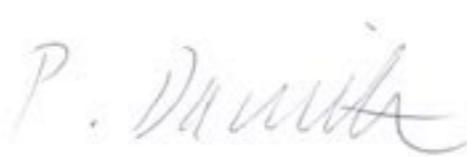
Dans le transport de marchandises, des changements profonds sont en cours : le Conseil fédéral entend développer le transport ferroviaire des marchandises et a transmis un projet de loi à ce sujet au Parlement en janvier 2024. En juin 2023 déjà, les CFF ont annoncé la réintégration de CFF Cargo dans le groupe en tant que filiale des CFF à 100 % pour se préparer ainsi, en tant que fournisseurs de réseau, à un éventuel encouragement public du transport par wagons complets isolés (TWCI). Nous nous sommes engagés en faveur de l'élaboration de mesures de soutien pour le TWCI qui n'ont pas d'incidence sur la concurrence et qui encouragent l'innovation et avons signalé certains aspects critiques.

Les voies de débord sont également en pleine restructuration. Comme les flux de trafic ont évolué ces dernières années, certaines de ces installations sont de plus en plus utilisées pour le transbordement du trafic combiné. Ici aussi, nous avons cherché à échanger directement avec les entreprises concernées afin d'accompagner ces nouvelles utilisations en tenant compte du principe de non-discrimination.



Lors de notre séminaire annuel, nous avons organisé un débat autour du thème « l'open data dans le domaine ferroviaire », qui a rencontré un grand intérêt. Les quelque 70 participants ont abordé les chances et les risques que présente l'open data, ainsi que des exemples d'application. La discussion a principalement porté sur la manière dont l'open data dans le domaine ferroviaire peut renforcer aussi bien la transparence et le principe de non-discrimination que la rentabilité et l'innovation.

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


Patrizia Danioth Halter
Présidente

Condensé

Mandat légal

En tant que commission décisionnelle indépendante, la Commission des chemins de fer RailCom garantit l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, ainsi qu'aux installations de transbordement du trafic combiné (ITTC) et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération. Elle veille également à ce que les prestations dans le transport ferroviaire de marchandises soient fournies de manière non discriminatoire entre l'infrastructure ferroviaire, les voies de raccordement ou les ITTC, c'est-à-dire dans le fret de proximité. En outre, la RailCom surveille l'exécution non discriminatoire des tâches systémiques et le droit de participation à la planification des investissements à court et moyen terme des gestionnaires d'infrastructure (GI). Elle garantit ainsi des conditions-cadres équitables pour l'infrastructure ferroviaire et soutient le fonctionnement du marché ferroviaire. La RailCom remplit son mandat légal comme suit :

- En tant que juridiction spécialisée, elle statue sur les plaintes déposées 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. Ses activités de surveillance reposent sur le monitoring et sur l'observation du marché.
- Elle agit pour une coopération internationale approfondie, notamment dans le domaine des corridors de fret.

Activités et défis

Afin d'identifier d'éventuelles discriminations à un stade précoce et de prendre les mesures qui s'imposent, la RailCom vérifie d'office les conditions-cadres et les développements pertinents dans son domaine de compétence. En 2023, elle a fixé les priorités suivantes :

Accès au réseau

En 2023, la RailCom a exercé sa surveillance sur différents domaines de l'accès au réseau et s'est principalement engagée pour une meilleure transparence, étant donné qu'il s'agit d'un aspect important du principe de non-discrimination.

- Études de sillons :** Dans le cadre du monitoring du marché, la RailCom a analysé l'élaboration d'études de sillons. Sur cette base, la RailCom a déterminé plusieurs mesures en collaboration avec le Service suisse d'attribution des sillons (SAS) et CFF Infrastructure. L'une de ces mesures prévoit que CFF Infrastructure publie un aperçu de toutes les catégories disponibles d'études de sillons.

- Offre de sillons pour les trains spéciaux :** La RailCom a analysé les processus au moyen desquels CFF Infrastructure a défini les sillons pour les trains spéciaux. Ses observations ont donné lieu à deux mesures visant à améliorer la transparence. La première mesure prévoit de documenter et de publier les principes et les normes au moyen desquels sont définis les sillons pour les courses spéciales. La seconde charge CFF Infrastructure de consigner à l'avenir ses réflexions de planifications et ses accords avec les commanditaires de manière conséquente et standardisée dans un système informatique.

- Voies de débord :** En 2023, la RailCom a accompagné CFF Infrastructure dans la mise en œuvre d'un paquet de mesures convenu en 2022, qui prévoyait notamment de publier toutes les installations en service et leurs particularités techniques et opérationnelles.

- Prestation complémentaire « mise à disposition d'itinéraires de manœuvre » :** L'accès aux prestations complémentaires et leur facturation relèvent aussi de l'accès au réseau. En 2023, la RailCom et CFF Infrastructure ont défini différentes mesures visant à une facturation de la prestation complémentaire « mise à disposition d'itinéraires de manœuvre » aussi uniforme et fidèle à la vérité des coûts que possible. Les nouvelles méthodes sont entrées en vigueur en même temps que la période horaire 2024.



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 (OLOGA²). Elle garantit l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, aux ITTC et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération, ainsi qu'aux prestations de fret ferroviaire de proximité. En tant que commission de suivi du marché, la RailCom 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 (LCdF³), 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'absence de discrimination. Ses activités de surveillance reposent sur le monitoring et sur l'observation du marché. La RailCom 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.

Procédures et clarifications juridiques

Afin d'identifier les discriminations à un stade précoce et de prendre les mesures qui s'imposent de manière proactive, la RailCom vérifie d'office et sur une base régulière les conditions-cadres pertinentes dans son domaine de compétence (cf. ci-dessus chap. « Généralités »). De plus, la RailCom a apporté des clarifications juridiques à divers thèmes en lien avec le monitoring du marché en 2023 (cf. p. 6 ss).

En 2023, la RailCom a ouvert une enquête d'office contre un exploitant d'ITTC. La procédure d'enquête avait pour objet le respect d'obligations relatives à l'octroi d'un accès non discriminatoire selon l'art. 6 OTM (obligation de publication et confidentialité des données de tiers). Suite à l'enquête, l'exploitant a rempli ses obligations et la procédure a pu être classée sans objet.

En 2023, la RailCom a également ouvert une enquête d'office contre un GI concernant la discrimination dans l'accès au réseau pour la prestation complémentaire « triage dans les gares de triage ». Le GI a formé recours devant le Tribunal administratif fédéral contre l'ordonnance de preuves de la RailCom. La procédure est en cours.

Par ailleurs, la RailCom a répondu aux questions de différentes entreprises :

- Un propriétaire de voie de raccordement s'interrogeait concernant l'utilisation de sa voie par des tiers ;
- Une ETF cherchait à se renseigner sur l'égalité de traitement en matière de mise à disposition et de livraison des données du GI concernant les tronçons de ralentissement.

Non-discrimination dans le traitement des données

L'échange de données est une condition indispensable pour la mobilité. Les données sur la mobilité constituent une troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que les infrastructures routières et ferroviaires. Dans le cadre de sa surveillance, la RailCom se concentre sur les deux aspects suivants :

- Les données pertinentes pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire et pour les prestations de fret de proximité doivent être mises à la disposition de tous les utilisateurs de manière transparente.
- La protection de données confidentielles de tiers et la sécurité des données doivent être garanties.

En 2023, la RailCom a défini des règles pour protéger suffisamment les données sensibles ou pertinentes pour la concurrence d'une potentielle utilisation abusive. CFF Infrastructure et les autres entreprises ferroviaires intégrées sont obligées de respecter ces règles.

Le thème des données figurait aussi à l'ordre du jour du séminaire de la RailCom du 17 novembre 2023 intitulé « l'open data dans le domaine ferroviaire ». Dans ce cadre, quelque 70 participants se sont intéressés aux risques et opportunités de l'open data et à des exemples d'application. La RailCom a mis en évidence les multiples avantages de l'open data. Celle-ci permet de prévenir les discriminations en facilitant l'accès aux informations, en créant de la transparence, en soutenant la participation, encourageant de la sorte non seulement l'égalité de traitement, mais aussi la concurrence et l'innovation.

Tâches systémiques et droit de participation

La surveillance concomitante de la RailCom a révélé que la nouvelle organisation de la tâche systémique Information des clients en vigueur depuis fin 2023 sera en mesure de garantir des processus de gouvernance non discriminatoires et que les critères de transparence, de participation et d'égalité de traitement de

toutes les entreprises concernées seront remplis. De plus, la RailCom a soutenu les gestionnaires des tâches systémiques ETCS (European Train Control System) et Communication des trains dans la détermination des entreprises concernées ainsi que dans la teneur des contrats entre ces entreprises et les CFF.

En outre, la RailCom s'est efforcée de faire avancer la mise en œuvre du droit de participation. Le but est de concevoir le processus de manière que les ETF et les raccordés puissent faire valoir leur droit de participation à temps et de manière efficace.

Services de fret de proximité

Les entreprises qui offrent des prestations de fret de proximité sont soumises à l'obligation de publication prévue à l'art. 6a de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM¹). La RailCom a réussi à faire respecter cette obligation.

Évolution du transport ferroviaire de marchandises en Suisse

La RailCom soutient la position du Conseil fédéral qui consiste à encourager et à développer le transport par wagons complets isolés en tant qu'offre du réseau et à promouvoir les chaînes de transport multimodales. Dans le cadre des consultations pour le projet de loi, la RailCom s'est engagée en faveur d'une élaboration des conditions-cadres du soutien étatique au transport par wagons complets isolés, sans incidence sur la concurrence et encourageant l'innovation, afin d'empêcher les distorsions de concurrence et les subventions croisées.

Observation du marché

Dans le cadre de l'observation du marché, la RailCom a analysé les indicateurs des prestations de transport à l'échelle nationale. En 2022, le transport de voyageurs n'a pas encore retrouvé le niveau d'avant la pandémie de COVID 19, contrairement au transport ferroviaire de marchandises qui l'a dépassé.

¹ RS 742.411

² RS 172.010.1

³ RS 742.101

Monitoring du marché

Généralités

En 2021, la RailCom avait déjà ouvert une enquête d'office contre un exploitant d'ITTC. L'objet de la procédure d'enquête était le respect du principe de non-discrimination dans la fixation des prix et des rabais. L'exploitant a formé recours devant le Tribunal administratif fédéral contre la décision de la RailCom. L'arrêt du Tribunal administratif fédéral est pendant.

En 2023, la RailCom n'a pas eu à statuer sur des plaintes ou des recours.

Projet de loi : perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse

La RailCom soutient la position du Conseil fédéral qui consiste à encourager et à développer le transport par wagons complets isolés en tant qu'offre du réseau et à promouvoir les chaînes de transport multimodales. La RailCom s'engage cependant en faveur de l'élaboration de conditions-cadres du soutien étatique pour le TWCI qui n'ont pas d'incidence sur la concurrence et qui encouragent l'innovation. Elle a signalé certains aspects critiques. Elle a échangé avec plusieurs parties prenantes et a donné son avis à l'Office fédéral des transports (OFT). En tant qu'autorité de surveillance chargée de garantir un accès non discriminatoire au réseau, la RailCom estime qu'il est essentiel de maintenir une cohérence avec la législation ferroviaire actuelle et d'éviter que des distorsions de concurrence et des subventions croisées apparaissent.

Accès au réseau

Conditions d'accès au réseau

La RailCom a procédé au contrôle annuel des instruments de publication des trois principaux GI pour les années des horaires 2024 et 2025 et n'a pas relevé d'indices de discrimination.

Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2024

En raison de restrictions dues à des chantiers sur les axes de transit à travers la Suisse, l'attribution des sillons pour l'horaire annuel 2024 s'est avérée compliquée. Les restrictions de capacité dans le tunnel de base du St-Gothard, suite au déraillement d'un train marchandises le 10 août 2023, ont posé un défi supplémentaire. Le Service suisse d'attribution des sillons (SAS) et les parties prenantes concernées ont donc décidé de s'écartier du processus habituel pour attribuer les sillons dans le transport de

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 trafic combiné subventionnées.

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

marchandises. Étant donné que la situation restera tendue en Suisse et dans les régions frontalières encore quelque temps, la RailCom accompagnera l'attribution des sillons et la surveillera de près afin de pouvoir prévoir d'éventuelles adaptations sur le plan réglementaire ou dans la pratique.

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

La RailCom a continué d'assurer la surveillance concomitante de la prestation complémentaire « mise à disposition d'itinéraires de manœuvre ». Avec CFF Infrastructure, elle a défini différentes mesures visant une facturation uniforme et reflétant la vérité des coûts de la prestation complémentaire. CFF Infrastructure a révisé et uniformisé les méthodes de relevé des quantités décomptées pour le triage dans le transport de voyageurs et de marchandises. La RailCom a participé activement à ce processus et a défini des règles. Les nouvelles méthodes sont entrées en vigueur en même temps que la période horaire 2024.

Prestation complémentaire « garage des rames »

Dans le cadre de sa surveillance concomitante, la RailCom a été particulièrement attentive à la prestation complémentaire « garage des rames » ces dernières années. En 2020, elle a adopté des mesures de concert avec les GI et le SAS visant à éviter les discriminations. En 2023, la RailCom a mené des discussions et des entretiens avec les GI afin d'évaluer l'état d'avancement des mesures et de déterminer si d'autres actions s'imposent. Début 2024, la RailCom et CFF Infrastructure définiront des dispositions supplémentaires.

Voies de débord

En 2023, la RailCom a accompagné les GI concernés dans la mise en œuvre du paquet de mesures élaboré en 2022 pour la gestion non discriminatoire des voies de débord. Elle s'est également intéressée aux processus de réaffectation sur les voies de débord. L'OFT et CFF Infrastructure avaient décidé de concert que, dans toute la Suisse, certaines voies et surfaces de débord doivent être soustraites au libre accès au réseau et transférées par contrat en tant qu'ITTC à des entreprises tierces. La RailCom a notamment exigé qu'une clause de non-discrimination soit insérée dans tous les contrats conclus entre CFF Infrastructure et les propriétaires et exploitants d'ITTC.

Offre de sillons pour les trains spéciaux

En réponse à la demande d'une ETF, les normes et les procédures pour la planification des trains spéciaux ont été analysées et évaluées afin d'identifier d'éventuelles inégalités de traitement. Sur la base de cette analyse, la RailCom et CFF Infrastructure ont pris des mesures dans deux domaines : d'une part, il faut documenter les normes en vigueur pour la construction de sillons dans le domaine des trains spéciaux et les communiquer aux milieux intéressés sous une forme appropriée. D'autre part, CFF Infrastructure est chargée de consigner à l'avenir ses réflexions de planification et ses accords avec les commanditaires de manière conséquente et standardisée dans le système informatique prévu à cet effet.

Études de sillons

L'élaboration d'études de sillons par les différents GI permet d'évaluer si les concepts d'offre et de production sont réalisables. Dans le cadre du monitoring du marché, la RailCom a analysé l'élaboration d'études de sillons sous l'angle du principe de non-discrimination. Sur cette base, la RailCom a convenu de plusieurs mesures en collaboration avec le SAS et CFF Infrastructure. La mesure principale prévoit que CFF Infrastructure publie un aperçu de toutes les catégories d'études de sillons qu'elle propose en fonction des différents horizons de planification.



Traffic Management System (TMS)

La RailCom a poursuivi sa surveillance concomitante du TMS et a obtenu que, dans sa gouvernance, CFF Infrastructure traite aussi équitablement que possible les intérêts de tous les GI qui utilisent le TMS. Les dispositions adoptées sont intégrées dans les conventions d'utilisation entre CFF Infrastructure et les différents GI.

Protection des données pertinentes pour la concurrence dans les systèmes informatiques

Au moyen de la surveillance concomitante, la RailCom a vérifié que CFF Infrastructure protège suffisamment les données sensibles ou pertinentes pour la concurrence contre une potentielle utilisation abusive, en particulier par les ETF. La RailCom est arrivée à la conclusion que la protection était garantie de manière générale, mais elle a identifié quelques points à améliorer. CFF Infrastructure a accepté d'appliquer les mesures qui s'imposent. D'autres GI sont également tenus de mettre en œuvre ces dispositions.

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

En 2022, la RailCom, les GI, CFF, BLS et SOB ont convenu de mesures visant à garantir la transparence, la participation et l'égalité de traitement concernant la planification des intervalles et les concepts de remplacement au profit des ETF concernées. En 2023, la RailCom a soutenu les GI dans l'élaboration d'un document de base servant à consolider les normes en vigueur et à les mettre à disposition des milieux intéressés.

Services de fret de proximité

Les entreprises qui fournissent des prestations de service dans la livraison de trains, de wagons ou de groupes de wagons circulant entre l'infrastructure ferroviaire et des voies de raccordement ou des ITTC doivent en principe mettre à la disposition du public les conditions fondamentales de la fourniture desdites prestations, de la planification et de l'attribution des ressources ainsi que des rabais et de la fixation des prix de manière transparente et compréhensible. La RailCom a veillé à ce que toutes les ETF concernées respectent l'obligation de publication prévue à l'art. 6a OTM.

Installations de transbordement du trafic combiné

Gestion des sillons et des capacités

En 2022, la RailCom a rédigé des normes communes et un modèle pour la publication afin de garantir une gestion équitable et transparente des sillons et des capacités des ITTC cofinancées par la Confédération. En 2023, la RailCom a vérifié si les exploitants avaient adopté ces normes, c'est-à-dire s'ils s'y engaient dans leurs documents publiés ou vis-à-vis de la RailCom. Tous les exploitants d'installation se sont penchés sur la question de la non-discrimination dans la gestion des sillons et des capacités et ont généralement opté pour des réglementations pragmatiques et intuitives.

Projet « Gateway Basel Nord » (GBN)

En 2023, la RailCom et GBN ont abordé ensemble la gestion des sillons et des capacités ainsi que les conditions que prévoit l'art. 6 OTM à ce sujet.

Tâches systémiques

La RailCom a vérifié que les mesures définies pour la tâche systémique Information des clients (SKI) des clients ont été mises en œuvre. Son analyse a principalement porté sur le fait que la SKI dans la nouvelle organisation peut assumer cette tâche systémique de manière non discriminatoire et que les critères de transparence, de participation et d'égalité de traitement de toutes les entreprises concernées soient garantis. La RailCom a estimé que les mesures ont été appliquées.

De plus, la RailCom a soutenu les gestionnaires des tâches systémiques ETCS et Communication des trains pour définir le groupe d'entreprises concernées et pour la rédaction des contrats conclus entre celles-ci et le gestionnaire de système.

Droit de participation à la planification des investissements

L'état de la mise en œuvre du droit de participation n'a pas beaucoup changé depuis 2022, mis à part le fait que les plans d'investissement sont désormais publiés sur l'interface Web pour les données de l'infrastructure (WDI) de l'OFT. L'Union des transports publics (UTP) n'a pas encore publié ses recommandations concernant le droit de participation. L'OFT n'a pas encore rendu publics non plus les plans de réseau qui accompagnent la WDI. La problématique concernant le fait que les réponses aux demandes doivent être adressées à toutes les ETF et tous les raccordés concernés n'a pas encore pu être résolue.

La RailCom a décidé avec l'OFT et l'UTP d'aborder tous les points en suspens durant le premier trimestre 2024. Par ailleurs, un événement en ligne sera organisé afin d'informer les ETF et les GI sur le droit de participation.



Observation du marché

Généralités

Dans le cadre de l'observation du marché, la RailCom analyse les évolutions sur le réseau ferroviaire suisse en portant une attention particulière à la concurrence et au respect du principe de non-discrimination. Elle publie les résultats sur son site Internet et dans sa newsletter.

Prestations de transport en trafic voyageurs et marchandises

La figure 1 présente l'évolution du transport de voyageurs (trafic régional et grandes lignes) de 2018 à 2022. En 2022, la prestation de transport⁴ ferroviaire de voyageurs a enregistré une

hausse importante (+35 %) par rapport à l'année précédente (trafic grandes lignes +40 %, trafic régional +27 %). Cependant, la valeur est toujours inférieure de 11 % par rapport au niveau d'avant la pandémie (2019).

Le volume du transport⁵ a également augmenté par rapport à l'année précédente (+28 %), sans toutefois retrouver le niveau de 2019 (-15 %). Les trains-kilomètres⁶ ont quant à eux connu une légère augmentation (+1,5 %).

Au premier trimestre 2023, la prestation de transport ferroviaire de voyageurs se situait à un niveau record (+33,4 %) par rapport

Évolution des prestations du transport ferroviaire de voyageurs

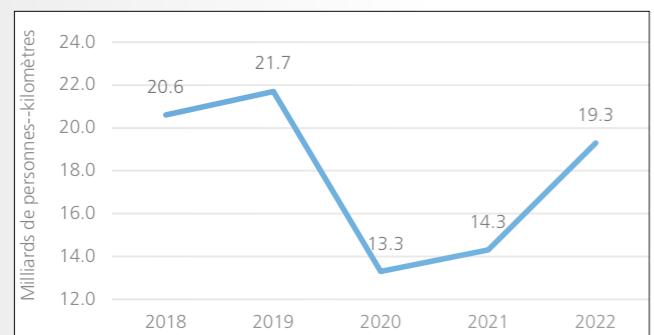


Figure 1 : Prestations de transport ferroviaire de voyageurs (trafic régional et grandes lignes) 2018-2022. Source : OFS.

Évolution des prestations du transport ferroviaire de marchandises

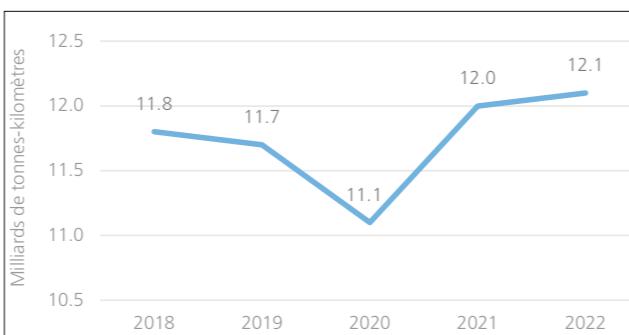


Figure 2 : Prestations du transport ferroviaire de marchandises (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit) 2018-2022. Source : OFS.

⁴ Prestation de transport ferroviaire de voyageurs : somme des trajets parcourus par des personnes pendant une année, mesurée en personnes-kilomètres.

⁵ Volume du transport ferroviaire de voyageurs : nombre de passagers transportés, mesuré en courses-voyageurs (c-v), pendant une année.

⁶ Train-kilomètre : un train-kilomètre correspond au trajet d'un train sur un kilomètre.

Thèmes choisis

Nouvelle organisation de CFF Cargo

En juin 2023, les CFF ont annoncé que CFF Cargo SA redevenait une de leurs filiales à 100 %. CFF Cargo SA est intégrée dans la maison mère CFF et rejoint le segment Trafic marchandises (aux côtés de SBB Cargo International et SBB Intermodal AG) du groupe. Les CFF indiquent que cette réintégration permet à l'entreprise de renforcer son engagement dans le transport de marchandises, de simplifier la structure de direction et de se préparer pour une éventuelle aide de l'État pour le trafic par wagons isolés. Ils estiment aussi que SBB Intermodal AG, une filiale nouvellement créée et maître d'ouvrage, promouvrira l'aménagement de l'infrastructure de terminaux en Suisse. La RailCom suivra cette évolution d'un œil attentif.

Transport international de voyageurs

Contrairement à d'autres pays européens, la Suisse n'a jusqu'à présent pas libéralisé le transport de voyageurs transfrontalier. Ainsi, lorsqu'ils traversent la Suisse, les trains voyageurs internationaux sont toujours sous la responsabilité de CFF Voyageurs sur la base d'une concession.

Après FlixTrain Allemagne, FlyWise, une compagnie hollandaise à bas coûts, prévoit plusieurs liaisons de jour par semaine entre Amsterdam et la gare badoise de Bâle à partir de 2024. Cette gare appartenant à l'infrastructure allemande tout en se trouvant sur territoire suisse, ces nouvelles liaisons ne vont pas à l'encontre de la pratique actuelle en matière de transport international de voyageurs. Cependant, dans le domaine, des voix s'élèvent désormais en faveur d'une ouverture du marché afin d'avoir plus de concurrence, particulièrement dans le transport de voyageurs. La RailCom suit les discussions dans ce domaine.

⁷ Prestation de transport ferroviaire de marchandises : mesure utilisée pour décrire les prestations dans le transport de marchandises, considérant aussi bien le poids des marchandises que la distance de transport. La prestation de transport est exprimée en tonnes-kilomètres. (Source : site Internet de l'OFS et des CFF)



Affaires Internationales Manifestations

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

En juillet 2023, la Commission européenne a publié une proposition modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010. À moyen terme, les corridors de fret ferroviaire seront supprimés et remplacés par une approche reposant sur le réseau. La proposition comprend des principes, des règles et des procédures relatifs à la gestion des capacités, du trafic, des crises et des performances ainsi qu'à la coordination avec les installations de services ferroviaires nationaux et transfrontaliers. En outre, la proposition établit des règles relatives à un réseau européen de coordination entre les GI et les autres acteurs concernés ainsi qu'à la surveillance de la gestion des capacités et du trafic. La RailCom a examiné la proposition et a fait partie de sa position par l'intermédiaire de l'IRG-Rail. La RailCom salue l'approche reposant sur le réseau et le projet « TTR » et estime qu'elle permettra d'améliorer la gestion des capacités transfrontalières et la collaboration entre les régulateurs nationaux. Elle indique cependant qu'une centralisation croissante pourrait endiguer l'innovation. Le déséquilibre entre les compétences du réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire (European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB) et du réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure (REGI) ainsi que la coordination entre les nombreux acteurs constitueront sans doute les défis principaux.

Par ailleurs, la RailCom a rassemblé les données de la Suisse destinées au Market Monitoring Report 2023 d'IRG-Rail et a participé aux réunions plénières ainsi qu'aux séances du groupe de travail Access.

Corridors de fret (Rail Freight Corridors RFC)

La Suisse fait partie du RFC 1 (Rhin-Alpes) et du RFC 2 (Mer du Nord-Méditerranée). Elle prend part aux échanges réguliers qui ont lieu entre les régulateurs nationaux et les Corridor One-Stop Shops (C-OSS) sur les RFC 1 et 2.

Sous la direction de la RailCom, l'IRG-Rail a élaboré un concept de suivi visant à surveiller les RFC, qui sera mis en vigueur en 2024 pour la première fois.

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

Le 2 novembre 2023, la RailCom a organisé sa première table ronde, ce qui a permis aux ETF à voie normale s'occupant du transport de marchandises d'échanger de manière informelle. La vingtaine de participants a eu l'occasion d'aborder diverses préoccupations avec la RailCom et de discuter de cas concrets concernant les prestations de fret de proximité et l'accès au réseau. La manifestation s'est avérée être un bon moyen pour échanger au sujet des défis que présentent ces thématiques et pour esquisser des solutions possibles.

Séminaire

Lors du séminaire annuel de la RailCom, qui s'est déroulé le 17 novembre 2023, quelque 70 participants se sont entretenus au sujet de l'open data dans le domaine ferroviaire. La RailCom a souligné que l'open data renforce le principe de non-discrimination et la concurrence, et encourage l'innovation. Un professeur de la Haute école spécialisée de Berne a exposé les chances et le potentiel de l'open data, ainsi que des exemples d'application. Les CFF ont présenté comment ils travaillaient avec l'open data et une représentante de l'OFT a expliqué comment la future loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité peut contribuer à promouvoir l'open data. Les présentations et un résumé des discussions de groupes sont disponibles sur le site de la RailCom (en allemand).



Perspectives

Infrastructure ferroviaire

Compte tenu des nombreux chantiers sur le réseau et du déraillement dans le tunnel de base du St-Gothard, la RailCom renforcera sa surveillance concernant l'attribution des sillons en 2024. Elle souhaite ainsi contribuer à ce que les processus relatifs à la gestion des restrictions de capacité soient le plus possible non-discriminatoires.

En réponse à la demande d'une ETF, la RailCom analysera comment les GI peuvent garantir le principe de non-discrimination à l'égard des ETF lors de l'introduction de systèmes informatiques.

Concernant les maîtrises de système ETCS et Communication des trains, la RailCom veillera à ce que le gestionnaire de système conclue les contrats nécessaires avec les entreprises concernées, tel que le prévoit la loi.

Installations de transbordement du trafic combiné

En 2024, la RailCom mettra notamment l'accent sur la stratégie du TC de CFF Cargo. En outre, la RailCom veillera à mettre à jour l'obligation générale de publication à laquelle sont soumises les ITTC cofinancées par la Confédération.

Transport de marchandises

La loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM⁷) statue que les gestionnaires des installations doivent accorder aux clients un accès non discriminatoire à toutes les prestations de transport qu'ils proposent. La RailCom est chargée de surveiller la mise en œuvre de ce principe. En 2024, la RailCom échangera avec Cargo sous terrain concernant la manière avec laquelle le principe de discrimination pourra être garanti à l'avenir.

Dans le cadre de la révision de plusieurs projets de loi, la RailCom prendra position et exigera, en sa qualité d'autorité de surveillance, que l'accès non discriminatoire au réseau soit assuré :

- Le projet de loi concernant le perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse sera examiné par le Parlement en 2024.
- En 2024, l'OFT se penchera sur la révision du système du prix du sillon qui entrera en vigueur à partir de 2029. Cette révision comprend un examen complet et l'éventuel ajout d'éléments du prix du sillon, y compris pour le calcul des coûts sur lequel ils se fondent.
- La consultation concernant l'adaptation de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire durera jusqu'en mars 2024. On peut supposer qu'elle entraînera une adaptation marginale des prix du sillon pour la période de la convention de prestations 2025-2028.
- La proposition de la Commission européenne évoquée à la page 12 (« Independent Regulators' Group – Rail ») visant à modifier la directive 2012/34/UE et à abroger le règlement (UE) n° 913/2010 sera examinée par le Parlement européen en 2024. La première lecture est prévue pour mi-mars 2024.



RailCom

Commission

La RailCom, dont le siège est à Berne, est entrée en fonction le 1er 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 2023, 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 (responsable du secrétariat technique), Pr 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	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'alias consulting GmbH, Zurich

Le 22 novembre 2023, le Conseil fédéral a nommé les membres de la RailCom pour la période administrative de 2024 à 2027. Il a confirmé Patrizia Danioth Halter dans sa fonction de présidente. Markus Kern et Ciaranfi Zanetta ont également été réélus respectivement en tant que vice-président et membre de la commission. Barbara Furrer, Cesare Brand et Manfred Haller intègrent la commission à partir de 2024.

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)
Collaboratrice	Ana Dettwiler	Avocate
Collaboratrice	Ursula Erb	Dr ès sciences économiques
Collaborateur	Andreas Oppiger	Lic. phil. nat.
Collaboratrice (à partir d'avril)	Melissa Rickli	Lic. phil. hist.
Collaboratrice	Katrin Suter-Burri	Dr ès sciences naturelles EPF



Glossaire

Abréviaction	Signification
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
CFF	Chemins de fer fédéraux
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
DETEC	Département fédéral de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
ETCS	European Train Control System
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
GBN	Projet « Gateway Basel Nord »
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
ITTC	Installations de transbordement du trafic combiné
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer
LTSM	Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises
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

Abréviaction	Signification
REGI	Réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure
RFC	Rail Freight Corridors
RS	Recueil systématique
SAS	Service suisse d'attribution des sillons
SKI	Tâches systémiques d'information à la clientèle
SOB	Schweizerische Südostbahn
TMS	Traffic Management System
TTR	Timetable Redesign
TWCI	Transport par wagons complets isolés
UTP	Union des transports publics
WDI	Interface Web pour les données de l'infrastructure

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

