



# **Rapport d'activité 2024**

## **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 40, italien 15, anglais 5

Photos : © patrikwalde.com : photo de couverture ; © Adobe Stock : pages 1, 8-9, 14-17 ; © Keystone-sda / LUZ Photo / Fabrizio Giraldi : page 3 ; © Fotolia : pages 1, 4-7, 19-20 ; © Pixabay : pages 10-11 ; © Shutterstock : pages 12-13, 18 ; © remo eisner photographie : pages 2, 16 ; © Meier & Kamer GmbH, Ruedi Kamer : pages 2, 16.



Table des matières

Avant-propos de la présidente	2
Condensé	3
Aspects juridiques	6
Généralités	6
Procédures et clarifications juridiques	6
Monitoring du marché	8
Généralités	8
Accès au réseau	8
Conditions d'accès au réseau	8
Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2025	8
Accès aux installations de Hafenbahnen Schweiz AG	8
Prestation complémentaire « mise à disposition d'itinéraires de manœuvre »	8
Prestation complémentaire « garage des rames »	8
Voies de débord	9
Études de sillons	9
Évaluation de la stratégie d'utilisation du réseau et du plan d'utilisation du réseau	9
Révision du système de prix du sillon	9
Centre de gestion du trafic ferroviaire suisse	9
Traffic Management System (TMS)	9
Services de fret de proximité	10
Installations de transbordement du trafic combiné	10
Mise à jour de l'obligation de publication	10
Projet « Gateway Basel Nord » (GBN)	10
Tâches systémiques	10
Droit de participation à la planification des investissements	11
Cargo Sous Terrain	11
Observation du marché	12
Généralités	12
Prestations de transport de voyageurs et de marchandises	12
Thèmes choisis	13
Affaires internationales	14
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	14
Corridors de fret (Rail Freight Corridors RFC)	15
Séminaire	15
RailCom	16
Commission	16
Secrétariat technique	17
Perspectives	18
Glossaire	19





## Avant-propos de la présidente

Chères lectrices, Chers lecteurs,

Pour la RailCom, le fil rouge de l'année 2024 a été le thème de la participation, que nous considérons comme un élément central de la non-discrimination. C'est pourquoi nous nous engageons dans les différents domaines du transport ferroviaire pour que les entreprises et les parties prenantes concernées bénéficient d'un droit de participation approprié, par exemple dans le cadre des tâches systémiques (p. 10) ou de la mise en œuvre du Traffic Management System (TMS) (p. 9).

Nous avons également consacré notre séminaire de fin octobre au thème de la participation. En collaboration avec la branche, nous avons examiné les facteurs de réussite, les bonnes pratiques et les possibilités d'amélioration (p. 15).

La participation est également importante entre les autorités : la législation représente un échange institutionnalisé et une collaboration entre le législateur et les acteurs concernés dans le but d'élaborer une solution viable et réalisable. Dans le cadre de la consultation, la RailCom a pu faire valoir des aspects importants pour différents projets de loi, comme le perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse (p. 7) ou encore les modifications prévues de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF) et de l'ordonnance sur les horaires (p. 7). Par ailleurs, nous avons échangé avec la branche sur les mesures à prendre pour éviter à l'avenir une situation particulière comme celle de la planification de l'horaire annuel 2024.

La composition de la RailCom a changé au début de l'année 2024. Je suis ravie que Dr. Barbara Furrer, Cesare Brand et Manfred Haller, trois personnes extrêmement compétentes et engagées, aient rejoint notre commission.



Mon mandat s'achève le 31 décembre 2024 au terme de douze ans de présidence de la RailCom. Je garderai un excellent souvenir des défis et des développements passionnants auxquels j'ai pu participer, mais aussi des nombreuses rencontres et discussions enrichissantes que j'ai vécues. Ce fut pour moi un immense plaisir de m'investir pour le système ferroviaire suisse au sein de la RailCom. Je souhaite tout le meilleur à ma successeuse Dr. Barbara Furrer, à la commission et au secrétariat technique et je les remercie pour leur excellente collaboration au cours de toutes ces années.

Patrizia Daniöth 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 d'office des enquêtes ainsi que des enquêtes préalables informelles 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.

### Activité de surveillance

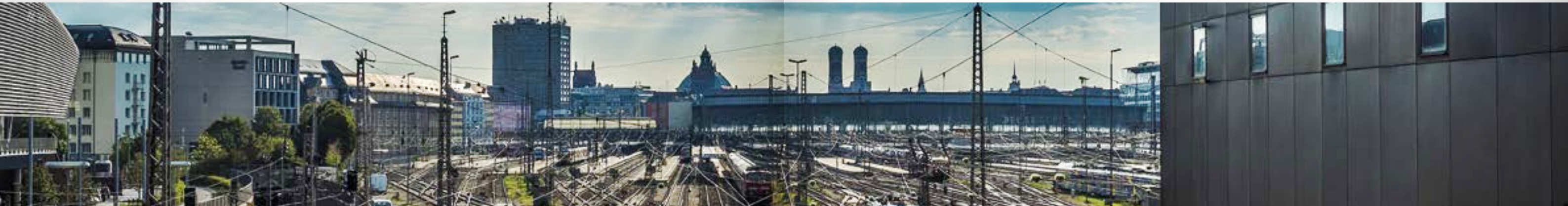
#### Enquêtes et recours

Suite à un soupçon de discrimination, la RailCom mène deux enquêtes d'office. L'une d'entre elles concerne l'accès au réseau, plus précisément l'accès à la prestation complémentaire « manœuvres dans les gares de triage ». L'autre porte sur l'accès aux ITTC cofinancées par la Confédération, en particulier les prix et les rabais. La RailCom a ouvert cette enquête en 2021, contre laquelle l'exploitant de l'installation a formé recours. En 2024, le Tribunal administratif fédéral a indiqué qu'il n'entrait pas en matière sur ce recours, et la RailCom a pu poursuivre son enquête. Le Tribunal administratif fédéral a notamment retenu que l'exploitant était tenu par la loi de participer à l'établissement des faits et de présenter à la RailCom les documents nécessaires à son activité de surveillance.

Dans le cadre de l'attribution des sillons pour l'horaire annuel 2025, la RailCom a reçu en 2024 un recours d'une entreprise de transport ferroviaire (ETF) contre une décision du service d'attribution des sillons (SAS). La procédure de recours est toujours pendante.

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 2024, elle a fixé les priorités suivantes :





Accès au réseau

Dans le domaine de l'accès au réseau, les activités de la RailCom ont notamment porté sur les thèmes suivants :

- **Attribution des sillons** : En raison de nombreux chantiers sur le réseau ferroviaire et du déraillement d'un train dans le tunnel de base du Gothard en 2023, la RailCom a intensifié sa surveillance concernant l'attribution des sillons. Dans le cadre de l'échange avec le SAS, CFF Infrastructure, l'Office fédéral des transports (OFT) et la branche, elle a fait plusieurs propositions pour éviter à l'avenir une situation particulière comme celle de la planification de l'horaire annuel 2024, pour laquelle un nombre exceptionnellement élevé de conflits de sillons étaient survenus.
- **Accès aux installations de Hafenbahnen Schweiz AG (HBSAG)** : En 2024, la RailCom a analysé les différents aspects de l'accès à l'infrastructure de HBSAG et de son utilisation. Sur la base des conclusions de cette analyse, elle a convenu avec HBSAG de mesures concernant le calcul des prix théoriques et la facturation de ses prestations complémentaires.
- **Centre de gestion du trafic ferroviaire suisse** : En mars 2024, CFF Infrastructure a mis en service à Berne le « Centre de gestion du trafic ferroviaire suisse ». Dans ce contexte, la RailCom a soutenu CFF Infrastructure en amont dans la mise en œuvre concrète des directives relatives à l'accès non discriminatoire au réseau. Elle s'est également rendue au centre de gestion à Berne afin d'échanger sur les premières expériences opérationnelles.

Installations de transbordement du trafic combiné

Les propriétaires et les exploitants des ITTC cofinancées par la Confédération sont tenus de publier les prestations, leurs prix (y compris les rabais) ainsi que les conditions fondamentales d'accès, d'attribution des capacités, de fourniture des prestations et de procédure. La RailCom a veillé à ce qu'en 2024, les propriétaires et les exploitants mettent à jour leurs conditions d'accès.

Participation

La participation est un élément central de l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire. Grâce à la possibilité offerte aux entreprises concernées et aux parties prenantes de participer à la recherche de solutions, le risque de discrimination peut être réduit. La participation encourage des résultats équilibrés et réalisables. Le législateur a notamment établi le concept de la participation dans le cadre de l'élaboration de solution par branche (tâches d'ordre supérieur selon l'art. 36 de la loi fédérale sur les chemins de fer [LCdF]<sup>1</sup>) ou de la prise en charge des maîtrises de système (art. 37 LCdF). Les GI doivent tenir compte du droit de participation à la planification des investissements à court et à moyen terme dont disposent les ETF et les raccordés (art. 37a LCdF).

La RailCom contrôle la participation au cas par cas dans le cadre de la surveillance concomitante. En 2024, elle s'est engagée pour que la participation dans le cadre de maîtrises de système soit clairement définie et réglementée. En outre, elle a consacré son séminaire de fin octobre 2024 au thème de la participation dans le domaine ferroviaire.

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 (TWCI) en tant qu'offre du réseau et à promouvoir les chaînes de transport multimodales. Elle demande toutefois que les conditions-cadres du soutien étatique au TWCI soient conçues de manière à n'avoir aucune incidence sur la concurrence et à encourager l'innovation. Pour ce faire, il faut prévoir des mesures efficaces afin d'éviter un subventionnement croisé des prestations autofinancées du transport par trains complets par l'offre de réseau subventionnée et donc les distorsions de concurrence sur le marché du transport de marchandises. En outre, il faut une autorité de surveillance indépendante qui dispose des compétences nécessaires pour faire appliquer les mesures, comme c'est déjà le cas aujourd'hui dans d'autres domaines de prestations subventionnées du transport ferroviaire de marchandises. En tant qu'autorité de surveillance chargée de garantir un accès non discriminatoire au réseau, il est essentiel pour la RailCom de veiller à la cohérence de la législation dans le domaine ferroviaire.

Tâches systémiques et droit de participation à la planification des investissements

La RailCom a soutenu les gestionnaires des tâches systémiques Information des clients, Bruit, ETCS, Communication des trains et Interaction véhicule-voie ferrée à écartement métrique dans l'exercice de leurs fonctions. Elle a validé les contrats entre les gestionnaires des tâches systémiques Information des clients, ETCS et Communication des trains et les entreprises concernées.

Par ailleurs, la RailCom a organisé, en collaboration avec l'OFT, une séance d'information sur le droit de participation que la loi accorde aux entreprises concernées lors de la planification des investissements des GI. Depuis l'entrée en vigueur dudit droit de participation, elle s'engage pour que sa mise en œuvre soit conforme à la loi.

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 2023, les prestations du transport de voyageurs ont pour la première fois dépassé le niveau d'avant la pandémie de COVID-19, enregistrant un nouveau record. En revanche, le transport ferroviaire de marchandises a affiché une baisse de 5,2 % par rapport à l'année précédente. Les prestations de transport ont donc été légèrement inférieures à celles d'avant la pandémie (2019).

<sup>1</sup> RS 742.101





# 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 (OLOGA<sup>2</sup>). 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<sup>ter</sup> LCdF, 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 l’observation du marché. En outre, elle mène des enquêtes préalables d’office, à la demande des entreprises concernées ou sur dénonciation de tiers (art. 17 du règlement interne de la Commission des chemins de fer<sup>3</sup>). Elle a également recours à l’instrument de la « surveillance concomitante » pour identifier précocement les risques potentiels de discrimination et mettre en œuvre des mesures avec la participation des acteurs concernés, après les avoir 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 »). En 2024, elle a apporté des clarifications juridiques à divers thèmes en lien avec le monitoring du marché (cf. p. 8 ss) et a traité les procédures suivantes :

- La RailCom a poursuivi une enquête qu’elle avait ouverte d’office en 2021 contre l’exploitant d’une ITTC cofinancée par la Confédération en raison de prix et de rabais discriminatoires. Dans sa décision du 10 avril 2024, le Tribunal administratif fédéral a indiqué qu’il n’entraînait pas en matière sur le recours formé par l’exploitant. Il a notamment retenu que l’exploitant était tenu par la loi de participer à l’établissement des faits et de présenter à la RailCom les documents nécessaires à son activité de surveillance.
- En 2023, la RailCom a 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’ouverture de cette enquête. La procédure était encore pendante devant le Tribunal administratif fédéral à la fin de l’année 2024.
- Dans le cadre de l’attribution des sillons pour l’horaire annuel 2025, la RailCom a reçu un recours d’une ETF contre une décision du SAS concernant le rejet de demandes de sillons. La procédure de recours devant la RailCom est en cours.
- Fin 2024, un exploitant des ITTC cofinancées par la Confédération a formé un recours contre une décision de la RailCom concernant la surveillance sur l’accès aux ITTC. Le recours est pendant devant le Tribunal administratif fédéral.

Par ailleurs, la RailCom a répondu aux questions d’entreprises concernant notamment les thèmes suivants :

- La RailCom a examiné la répartition des coûts des primes d’assurance dans une entreprise ferroviaire intégrée et n’a constaté aucune discrimination.
- L’introduction de systèmes informatiques par un GI et les mesures de mise en œuvre qui en ont découlé vis-à-vis des ETF concernées ont donné lieu à des clarifications sur le respect du principe de non-discrimination. Aucun soupçon fondé de discrimination n’a été identifié. Toutefois, la RailCom a recommandé au GI d’informer plus tôt et plus explicitement les ETF sur de tels changements de système ainsi que sur leurs conséquences, et de leur offrir à temps la possibilité de participer activement à ces changements.

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

Au printemps 2024, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États est entrée en matière sur la révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer et de navigation (LTM)<sup>4</sup>. Dans le cadre d’une audition organisée par la commission, la RailCom s’est engagée en faveur de directives claires et efficaces pour éviter les discriminations dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises. Elle a abordé en particulier la garantie de la neutralité concurrentielle et la prévention du subventionnement croisé des prestations autofinancées du transport de marchandises par wagons complets isolés par l’offre de réseau subventionnée. Elle a également souligné la nécessité de clari-

fier les compétences en matière de surveillance de l’offre non discriminatoire de TWCI par une autorité de surveillance indépendante. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États a ouvert un débat déterminant sur le transport intérieur de marchandises en Suisse. Elle a notamment proposé de donner à la RailCom la compétence explicite de surveiller le respect du principe de non-discrimination dans le TWCI. Le Conseil des États a cependant refusé cette proposition en automne 2024 par 24 voix contre 18. Les délibérations parlementaires se poursuivront en 2025.

## Modifications de l’ordonnance sur l’accès au réseau ferroviaire et révision totale de l’ordonnance sur les horaires

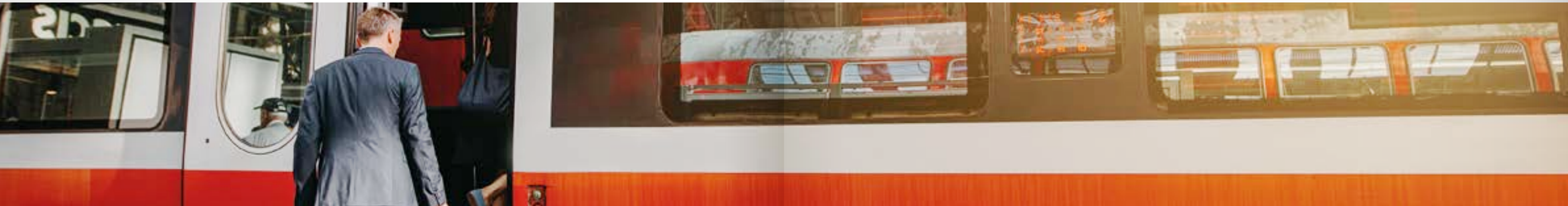
En 2023, le Conseil fédéral a mis en consultation plusieurs modifications de l’OARF<sup>5</sup> et de l’ordonnance sur les horaires. Ces modifications doivent entrer en vigueur le 1er février 2025. La RailCom a recommandé, dans le cadre de la procédure de consultation, d’apporter diverses précisions, notamment sur les notions de « principaux exploitants » et d’« installations de service concernées » (art. 11b, al. 4, OARF). L’objectif est de garantir qu’au moins toutes les ITTC et les plus grands exploitants de voies de raccordement soient impliqués dans la consultation sur les restrictions de capacité.

En outre, la RailCom a souligné que l’art. 3, al. 3, de l’ordonnance de l’OFT sur l’accès au réseau ferroviaire<sup>6</sup> ne tenait pas compte de manière suffisamment précise d’une distinction que les GI opèrent dans leur pratique : l’ETF renonce-t-elle volontairement à facturer l’énergie en fonction de la consommation, ou est-ce que les circonstances techniques des appareils de mesure installés entraînent des interruptions de mesure ?

<sup>2</sup> RS 172.010.1  
<sup>3</sup> RS 742.101.4

<sup>4</sup> RS 742.41  
<sup>5</sup> RS 742.122  
<sup>6</sup> RS 742.122.4





# 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 chaque année en particulier :

- les conditions d'accès au réseau applicables pendant la période horaire en cours ;
- l'attribution des sillons pour l'horaire annuel ;
- l'accès aux ITTC subventionnées.

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

## 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 2025 et 2026.

### Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2025

En raison de nombreux chantiers sur le réseau ferroviaire et du déraillement d'un train dans le tunnel de base du Gothard en 2023, la RailCom a intensifié sa surveillance concernant l'attribution des sillons en 2024. Dans le cadre de l'échange avec le SAS, CFF Infrastructure, l'OFT et la branche, elle a fait plusieurs propositions pour éviter à l'avenir une situation particulière comme celle de la planification de l'horaire annuel 2024, pour laquelle un nombre exceptionnellement élevé de conflits de sillons étaient survenus.

La RailCom s'engage de manière proactive pour que les éventuelles adaptations de la procédure de planification des horaires soient non discriminatoires et conformes au droit.

## Accès aux installations de Hafenbahnen Schweiz AG

En 2024, la RailCom a analysé les différents aspects de l'accès à l'infrastructure de HBSAG et de son utilisation. Sur la base des conclusions de cette analyse, elle a convenu avec HBSAG de mesures concernant les prestations complémentaires proposées par HBSAG. Dans le cadre de ces mesures, HBSAG révisera les désignations, le calcul des prix théoriques et les méthodes de facturation de ses prestations complémentaires.

### 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 en 2023 différentes mesures visant une facturation uniforme et reflétant davantage la vérité des coûts de la prestation complémentaire. Sur cette base, CFF Infrastructure a révisé et uniformisé les méthodes de relevé des quantités décomptées pour le triage dans le transport de voyageurs et de marchandises. Les nouvelles méthodes de relevé sont utilisées depuis la période horaire 2024, et les premières expériences enregistrées par CFF Infrastructure sont positives.

### Prestation complémentaire « garage des rames »

En 2020, la RailCom a adopté des mesures de concert avec les GI et le SAS visant à éviter les discriminations dans la gestion des capacités de stationnement. En 2023, elle a organisé un audit auprès des GI pour évaluer l'état d'avancement des mesures. Elle a constaté que d'autres actions étaient nécessaires dans différents domaines et a échangé à ce sujet avec les GI en 2024. L'échange a eu pour objectif principal de déterminer comment les GI peuvent gérer les besoins internes de stationnement sans pour autant désavantager les ETF.

## 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. En 2024, elle a échangé avec le SAS sur la manière dont ce dernier pouvait garantir une coordination non discriminatoire des conflits de commande grâce à une surveillance proactive des utilisations multiples dans le cadre de l'établissement de l'horaire annuel, mais aussi des opérations à venir.

### Études de sillons

La RailCom a soutenu CFF Infrastructure dans la mise en œuvre des mesures convenues en 2023, qui aident à établir des études de sillons de manière non discriminatoire. CFF Infrastructure a mis à jour, notamment en collaboration avec le SAS, son offre d'études de sillons. Il s'agissait notamment des études mandatées relativement peu de temps avant le début du processus de commande pour l'horaire annuel. En outre, CFF Infrastructure a publié un aperçu de toutes les catégories d'études de sillons qu'elle propose aux différents horizons de planification et l'a présenté lors de son « Kundenboard » en novembre 2024.

### Évaluation de la stratégie d'utilisation du réseau et du plan d'utilisation du réseau

En 2024, l'OFT a procédé à une évaluation des instruments de planification que sont la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) et le plan d'utilisation du réseau (PLUR). Dans sa prise de position à ce sujet, la RailCom a abordé la question de la gouvernance lors de l'évaluation, en particulier le rôle de CFF Infrastructure.

## Révision du système du prix du sillon

La RailCom a analysé la révision du système du prix du sillon sous l'angle de l'accès non discriminatoire au réseau et a soumis sa prise de position à l'OFT. Il est prévu d'augmenter le prix du sillon ferroviaire de 2,1 % en moyenne au début de l'année 2025 afin de tenir compte des prescriptions légales relatives à la couverture des coûts marginaux dans le coefficient d'usure. Afin de ne pas imposer une charge supérieure à la moyenne aux ETF s'occupant du transport de marchandises, celles-ci peuvent bénéficier d'un rabais sur le prix du courant de traction jusqu'en 2027.

## Centre de gestion du trafic ferroviaire suisse

En mars 2024, CFF Infrastructure a mis en service à Berne le nouveau « Centre de gestion du trafic ferroviaire suisse ». L'objectif de ce centre est d'assurer une gestion centrale, prévisionnelle et transversale du transport de personnes et de marchandises longues distances. À partir de 2022, la RailCom avait soumis à CFF Infrastructure des directives et des recommandations pour la conception du centre de gestion. En été 2024, elle a visité les locaux du centre de gestion et a échangé avec CFF Infrastructure sur les premières expériences faites en matière d'exploitation opérationnelle.

## Traffic Management System /TMS)

La RailCom a poursuivi sa surveillance concomitante du TMS. Comme l'année précédente, elle a mis l'accent sur les simulations permettant de vérifier le respect du principe de non-discrimination dans la planification et la gestion automatisées des capacités. La surveillance n'a révélé aucun indice de discrimination potentielle.



Services de fret de proximité

Depuis juillet 2020, les entreprises de transport ferroviaire de marchandises qui fournissent pour elles-mêmes des services de fret de proximité sont tenues, en vertu de l’art. 6a de l’ordonnance sur le transport de marchandises (OTM)<sup>7</sup>, de proposer également ces services à des tiers de manière non discriminatoire. Les services de fret de proximité comprennent la livraison de trains, de wagons ou de groupes de wagons entre l’infrastructure ferroviaire et des voies de raccordement ou des ITTC.

En 2024, la RailCom a échangé avec les fournisseurs et les bénéficiaires de services de fret de proximité afin de dresser un bilan intermédiaire de l’impact de l’art. 6a OTM sur le marché au cours des quatre années qui se sont écoulées depuis son entrée en vigueur. Les retours de la branche ont montré que l’art. 6a OTM permettait de rendre plus facilement accessible une certaine offre de services. Toutefois, la dynamique de marché qu’il a permis de générer est relativement faible, et la branche estime que son utilité est plutôt limitée.

La révision en cours de la LTM pourrait entraîner des changements majeurs dans le fret de proximité. Ainsi, selon le message relatif à la LTM de janvier 2024, il faut examiner si l’art. 6a OTM peut être supprimé. La RailCom continuera à suivre l’évolution de la situation et à défendre son point de vue.

Installations de transbordement du trafic combiné

Mise à jour de l’obligation de publication

Les propriétaires et les exploitants des ITTC cofinancées par la Confédération sont tenus, conformément à l’art. 6 OTM, de publier les prestations, leurs prix (y compris les rabais) ainsi que les conditions fondamentales d’accès, d’attribution des capacités, de fourniture des prestations et de procédure. En 2019, la RailCom a établi un modèle pour la publication de ces conditions d’accès. En raison de différents changements survenus entre-temps (par exemple concernant les prix et les rabais), la RailCom a veillé en 2024 à ce que les propriétaires et exploitants mettent à jour leurs conditions d’accès publiées. À l’avenir, la RailCom prévoit que les propriétaires et les exploitants auront la responsabilité d’annoncer les éventuelles modifications.

Projet « Gateway Basel Nord » (GBN)

En 2024, la RailCom et les responsables du projet 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 pris position sur le contrat révisé entre l’OFT et le gestionnaire du système Information à la clientèle (SKI) ainsi que sur le règlement du conseil transitoire SKI+. En outre, elle a soutenu ledit gestionnaire dans l’établissement et la signature des contrats avec les entreprises concernées.

Cargo Sous Terrain

La RailCom a également pris position sur le projet de contrat entre l’OFT et les CFF concernant la maîtrise de système Bruit, qui devrait entrer en vigueur mi-2025.

Une partie des contrats entre les entreprises concernées et les gestionnaires des tâches systémiques ETCS et Communication des trains ont été signés. Les gestionnaires de système sont tenus de conclure les contrats manquants et s’efforcent de le faire.

La RailCom a en outre échangé avec RAILplus concernant la maîtrise de système Interaction véhicule-voie ferrée à écartement métrique. Contrairement aux autres gestionnaires de système, RAILplus n’est pas une entreprise de la branche, mais une plateforme de coopération de la branche. Les entreprises concernées ont la possibilité de participer activement à la mise en œuvre de cette tâche systémique et exploitent largement cette possibilité.

Droit de participation à la planification des investissements

L’OFT a organisé une séance d’information en ligne en février 2024 avec le soutien du SAS, de l’Union des transports publics (UTP) et de la RailCom. La manifestation a porté sur le droit de participation dont disposent les ETF et les raccordés lors de la planification des investissements à court et moyen terme des GI. Il a notamment été question des plans d’investissement que les GI doivent publier sur l’interface Web pour les données de l’infrastructure (WDI) de l’OFT. Mis à part cela, la mise en œuvre du droit de participation n’a pas progressé par rapport à l’année précédente. Les recommandations de l’UTP à ce sujet n’ont pas encore été publiées. De plus, l’OFT n’a pas encore publié les plans de réseau qui devraient améliorer la lisibilité des plans d’investissement.

<sup>7</sup> RS 742.411

<sup>8</sup> RS 749.1





# 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. Sur son site Internet et dans sa newsletter, elle donne un aperçu de ses activités aux acteurs de la branche ferroviaire et au public intéressé.

## Prestations de transport de voyageurs et de marchandises

La figure 1 présente l'évolution du transport de voyageurs<sup>9</sup> (trafic régional et grandes lignes) de 2019 à 2023. En 2023, la prestation de transport ferroviaire de voyageurs a enregistré une nouvelle hausse (+15,3 %) par rapport à l'année précédente (trafic

grandes lignes +14,0 %, trafic régional +17,4 %). Elle a donc dépassé pour la première fois la valeur d'avant la pandémie (2019) et a enregistré un nouveau record.

Le volume du transport<sup>10</sup>, mesuré en courses-voyageurs, a également augmenté par rapport à l'année précédente (+13,4 %), restant toutefois inférieur de -4,3 % au niveau de 2019. Les trains-kilomètres<sup>11</sup> ont également connu une légère augmentation (+2,0 %). Par rapport à 2023, les voyageurs-kilomètres ont augmenté de +3,8 % au 1er trimestre 2024 et de +2,2 % au 2e trimestre en glissement annuel (données provisoires de l'Office fédéral de la statistique [OFS], état au 11.09.2024).

## Évolution des prestations du transport ferroviaire de voyageurs

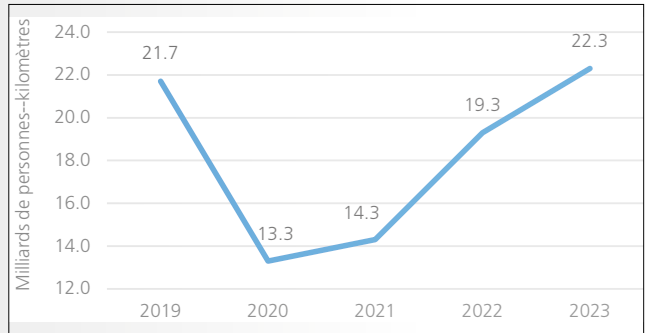


Figure 1 : Prestations de transport ferroviaire de voyageurs (trafic régional et grandes lignes) 2019-2023. Source : OFS.

## Évolution des prestations du transport ferroviaire de marchandises

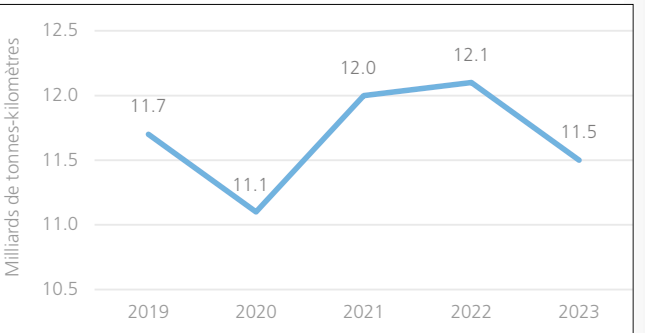


Figure 2 : Prestations du transport ferroviaire de marchandises (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit) 2019-2023. Source : OFS.

<sup>9</sup> Prestation de transport ferroviaire de voyageurs : somme des trajets parcourus par des personnes pendant une année, mesurée en personnes-kilomètres.  
<sup>10</sup> Volume du transport ferroviaire de voyageurs : nombre de passagers transportés, mesuré en courses-voyageurs, pendant une année.  
<sup>11</sup> Train-kilomètre : un train-kilomètre correspond au trajet d'un train sur un kilomètre.

La figure 2 présente l'évolution du transport ferroviaire de marchandises (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit) entre 2019 et 2023. Après avoir augmenté en 2021 et 2022, les prestations de transport cumulées ont enregistré une baisse de -5,2 % en 2023, affichant un niveau légèrement inférieur à celui d'avant la pandémie (2019). Le trafic d'exportation a connu la plus forte baisse (-17,2 %), suivi du trafic d'importation (-15,4 %) et du trafic de transit (-6,3 %). Le trafic intérieur a enregistré une hausse de +4,9 %. Les chiffres provisoires de l'OFS montrent que cette tendance se poursuivra en 2024. Par rapport à 2023, les prestations de transport<sup>12</sup> cumulées de l'ensemble du fret ferroviaire ont affiché un recul en glissement annuel de -7,5 % au 1<sup>er</sup> trimestre et de -2,4 % au 2<sup>e</sup> trimestre.

## Thèmes choisis

### Table ronde MODI

Le Conseil fédéral veut mettre en place une infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI) pour les transports publics et privés afin d'améliorer les flux d'informations entre les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises de transport, les prestataires privés et les usagers des transports. Des réunions ont été organisées à ce sujet en 2024 sous la direction du conseiller fédéral Albert Rösti. L'utilité de la MODI y a été démontrée à l'aide de différents exemples d'application dans le domaine du transport routier et ferroviaire. La RailCom a présenté une application possible visant à améliorer durablement l'efficacité et la sécurité de l'utilisation, de l'exploitation, de l'entretien et de la construction des infrastructures ferroviaires et routières. Des représentants du Parlement, des associations, des entreprises de transport ferroviaire, du secteur logistique, des expéditeurs et du secteur informatique ont confirmé que la MODI était nécessaire.

<sup>12</sup> 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)

L'objectif du Conseil fédéral est que le message à l'attention du Parlement relatif à la MODI soit adopté au premier trimestre 2025.

## Développement du transport par wagons complets isolés

En 2024, CFF Cargo a augmenté les prix du TWCI, parfois de manière significative, afin de pouvoir, selon ses indications, proposer cette prestation en couvrant ses coûts. La branche a abordé à plusieurs reprises cette augmentation de prix avec la RailCom. La révision totale de la LTM redéfinit les conditions-cadres de cette offre de réseau. La RailCom continuera à suivre cette situation.

## Transport ferroviaire international de voyageurs

Les négociations entre la Suisse et l'Union européenne (UE), qui ont entre autres porté sur la mise à jour de l'accord sur les transports terrestres, ont été conclues en décembre 2024. La Suisse ouvrira le transport ferroviaire international de voyageurs dans des conditions contrôlées : à l'avenir, les entreprises ferroviaires étrangères pourront proposer, de manière indépendante, des liaisons ferroviaires transfrontalières à destination de la Suisse, à condition d'obtenir un sillon. Les entreprises suisses, quant à elles, pourront proposer de manière indépendante des liaisons transfrontalières à destination de l'étranger. L'horaire cadencé des transports publics en Suisse restera prioritaire par rapport à l'UE en ce qui concerne l'attribution des sillons.

La RailCom surveillera les effets de la nouvelle réglementation sur la dynamique du marché et l'accès non discriminatoire au réseau en Suisse.





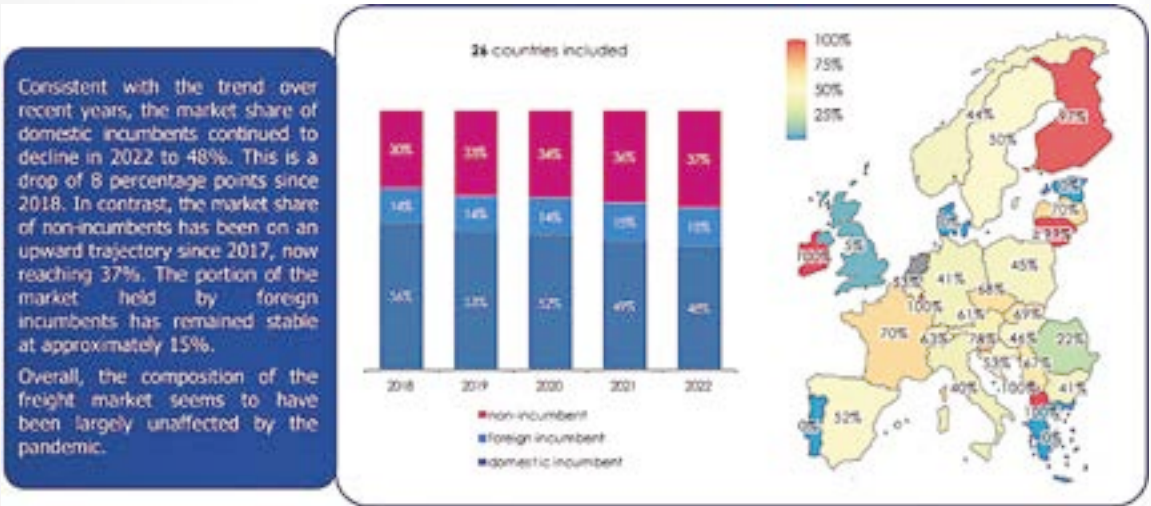
# Affaires Internationales

## Independent Regulators’ Group – Rail (IRG-Rail)

En juillet 2023, la Commission européenne a publié une « proposition de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) no 913/2010 ». Après la première lecture au Parlement européen en mars 2024 et la prise de position du Conseil de l'UE en juin 2024, diverses adaptations ont été apportées à la proposition. Le trilogue, une négociation interinstitutionnelle informelle à laquelle participent des représentants du Parlement, du Conseil et de la Commission, n'a pas encore eu lieu. L'objectif est de parvenir à un accord provisoire sur le règlement qui soit acceptable pour le Parlement et le Conseil. Cet accord doit être adopté par ces instances dans le cadre de procédures formelles. La RailCom accompagne son développement dans le cadre du groupe de travail « Emerging Legislative Proposals » d'IRG-Rail. La RailCom salue l'approche adoptée, qui repose sur le réseau et le projet Timetable Redesign (TTR), et estime qu'elle permettra d'améliorer

la gestion des capacités transfrontalières et la collaboration entre les régulateurs nationaux. La RailCom soutient en particulier les adaptations de la proposition qui traitent du 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) et qui insistent sur l'indépendance des régulateurs nationaux et leur coopération accrue dans les situations transfrontalières.

Par ailleurs, la RailCom a participé aux réunions plénières de l'IRG-Rail ainsi qu'aux réunions du groupe de travail « Access ». Elle a également rassemblé des données sur la Suisse pour le rapport de monitoring du marché 2024 d'IRG-Rail. Les deux graphiques ci-dessous donnent un aperçu de l'évolution et du degré de concurrence dans le secteur du fret ferroviaire européen. Ces données sont particulièrement intéressantes pour la Suisse dans la perspective de la révision totale de la LTM.



Graphique issu du rapport de monitoring du marché 2024 d'IRG-Rail : parts de marché dans le transport ferroviaire de marchandises de 26 pays européens basées sur les tonnes-kilomètres nettes (à gauche) et part de marché des anciens chemins de fer étatiques par pays (à droite).

# Séminaire

## Corridors de fret (Rail Freight Corridors [RFC])

La Suisse fait partie du RFC 1 (Rhin-Alpes) et du RFC 2 (Mer du Nord-Méditerranée). La RailCom participe à l'échange régulier entre les régulateurs nationaux et les Corridor One-Stop Shops (C-OSS) sur les RFC 1 et 2. Ces derniers seront fusionnés en 2025. La Suisse (représentée par l'OFT) et la Belgique assument la présidence du nouveau corridor de fret Mer du Nord-Rhin-Méditerranée. La Suisse peut ainsi mieux faire valoir ses intérêts sur les lignes internationales d'accès à la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) au nord et au sud de l'Europe.

En collaboration avec le régulateur suédois, la RailCom a établi pour la première fois en 2024 un rapport de monitoring afin d'obtenir une vue d'ensemble des principaux défis pour l'exploitation des corridors. Le rapport se base sur les retours des responsables des RFC, les résultats de l'enquête sur la satisfaction des clients et différents indicateurs. Le monitoring a notamment révélé que les clients des RFC considèrent les conditions techniques et opérationnelles ainsi que les restrictions de capacité liées aux chantiers comme les principaux freins qui empêchent une évolution plus positive. En outre, il s'est avéré que le nombre de conflits de sillons résolus pour l'horaire annuel 2024 est nettement plus élevé pour le RFC 1 (plus de 40) que pour les dix autres corridors. Le monitoring sera réitéré en 2025.

Lors du séminaire annuel de la RailCom, qui s'est déroulé le 25 octobre 2024, quelque 65 participants ont discuté de la participation dans le domaine ferroviaire. Ce thème a été abordé sous différentes perspectives dans le cadre de six présentations : des dispositions légales à l'élaboration générale des processus dans le cadre de projets participatifs, en passant par l'organisation concrète de la participation à l'établissement de l'horaire annuel et à l'élaboration de concepts de remplacement en cas de restrictions de capacité. La participation a également été présentée du point de vue des ETF s'occupant du transport de marchandises. Les facteurs de réussite, les bonnes pratiques et les potentiels d'amélioration ont été abordés lors d'une table ronde. Les présentations et un résumé du séminaire sont publiés sur le site Internet de la RailCom (en allemand).



# 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 2024, la composition de la RailCom était la suivante :



La RailCom. Première ligne de gauche à droite : Patrizia Danioth Halter, Markus Kern, Cesare Brand. Deuxième ligne de gauche à droite : Anna Ciaranfi Zanetta, Barbara Furrer, Manfred Haller, Christof Böhler (responsable du secrétariat technique).

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Présidente	Patrizia Danioth Halter	Licenciée en droit, avocate et notaire, LL.M., Altdorf (UR)
Vice-président	Markus Kern	Pr dr en droit, LL.M., professeur en droit public, administratif et européen à l'Université de Berne, Berne (BE)
Membre	Cesare Brand	Avocat, Forel (FR)
Membre	Anna Ciaranfi Zanetta	Licenciée en droit, avocate, Département des finances et de l'économie du Canton de Tessin, Dalpe (TI)
Membre	Barbara Furrer	Dre en droit, avocate, responsable du service juridique de DHL Express (Suisse) SA, Hedingen (ZH)
Membre	Manfred Haller	EMBA, conseiller indépendant, Unterkulm (AG)

Le 27 août 2024, le Conseil fédéral a nommé Dr. Barbara Furrer au poste de présidente de la RailCom sur proposition du DETEC. Patrizia Danioth Halter, qui dirige la RailCom depuis 2013, quitte sa fonction fin 2024 en raison de la limitation de la durée de son mandat.

## 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)
Responsable suppléante	Melissa Rickli	Lic. phil. hist.
Collaboratrice	Ana Dettwiler	Avocate
Collaboratrice	Ursula Erb	Dr ès sciences économiques
Collaborateur	Andreas Oppliger	Lic. phil. nat.
Collaboratrice	Katrin Suter-Burri	Dr ès sciences naturelles EPF





# Perspectives

## Infrastructure ferroviaire

En 2025, la RailCom mettra à nouveau l’accent sur l’accès non discriminatoire au réseau. Elle examinera notamment l’attribution des sillons et les instruments de publication des GI.

En outre, la RailCom s’efforcera de nouveau d’exploiter le potentiel de l’open data dans le domaine ferroviaire. En vue de l’introduction de la MODI, elle effectuera des travaux préparatoires en collaboration avec la branche, comprenant par exemple une analyse des données déjà disponibles ainsi qu’une évaluation des domaines pour lesquels des données devraient être publiées, mais ne sont pas encore disponibles sous une forme appropriée. La responsabilité de ces travaux incombera à la branche ; la RailCom jouera un rôle d’accompagnement et de coordination.

La commission se concentrera également sur la surveillance concomitante de la tâche systémique ETCS, analysant entre autres l’organisation concrète de la participation aux différents organes et déterminant les risques potentiels de discrimination.

## Installations de transbordement du trafic combiné

Les exploitants d’ITTC et de voies de raccordement qui ont obtenu des contributions de la Confédération doivent garantir aux tiers un accès non discriminatoire à leurs installations. La RailCom est responsable de l’application de la législation concernant l’accès non discriminatoire. En 2025, la RailCom exercera sa surveillance sur les installations nouvellement cofinancées par la Confédération.

## Transport de marchandises

La RailCom prévoit pour 2025 un échange informel avec les ETF suisses s’occupant du transport de marchandises. Après avoir organisé une table ronde en 2023, la RailCom souhaite à nouveau créer une plate-forme de discussion lui permettant d’échanger avec les ETF actives dans le transport de marchandises sur leurs attentes, mais aussi sur l’accès au réseau en général et les services de fret de proximité.

En outre, la RailCom a l’intention de participer à la révision du prix du sillon 2029 ainsi que de continuer à accompagner le projet de loi sur le perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse et d’en tirer les conséquences pour son travail de surveillance, notamment en ce qui concerne les ports rhénans.



# Glossaire

Abréviation	Signification
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 d’infrastructure
HBSAG	Hafenbahnen Schweiz AG
IRG-Rail	Independent Regulators’ Group – Rail
ITTC	Installations de transbordement du trafic combiné
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer
LTM	Loi sur le transport de marchandises
LTSM	Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises
MODI	Infrastructure nationale de données sur la mobilité
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
OARF	Ordonnance sur l’accès au réseau ferroviaire
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OLOGA	Ordonnance sur l’organisation du gouvernement et de l’administration





Abréviation	Signification
OTM	Ordonnance sur le transport de marchandises
PLUR	Plan d'utilisation du réseau
REGI	Réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure
RFC	Corridor de fret (Rail Freight Corridor)
RS	Recueil systématique
SAS	Service suisse d'attribution des sillons
SKI	Tâche systémique Information des clients
STUR	Stratégie d'utilisation du réseau
TC	Trafic combiné
TMS	Traffic Management System
TTR	Timetable Redesign
TWCI	Transport par wagons complets isolés
UE	Union européenne
UTP	Union des transports publics
WDI	Interface Web de l'OFT 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



