



Rapport d'activité 2014

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

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

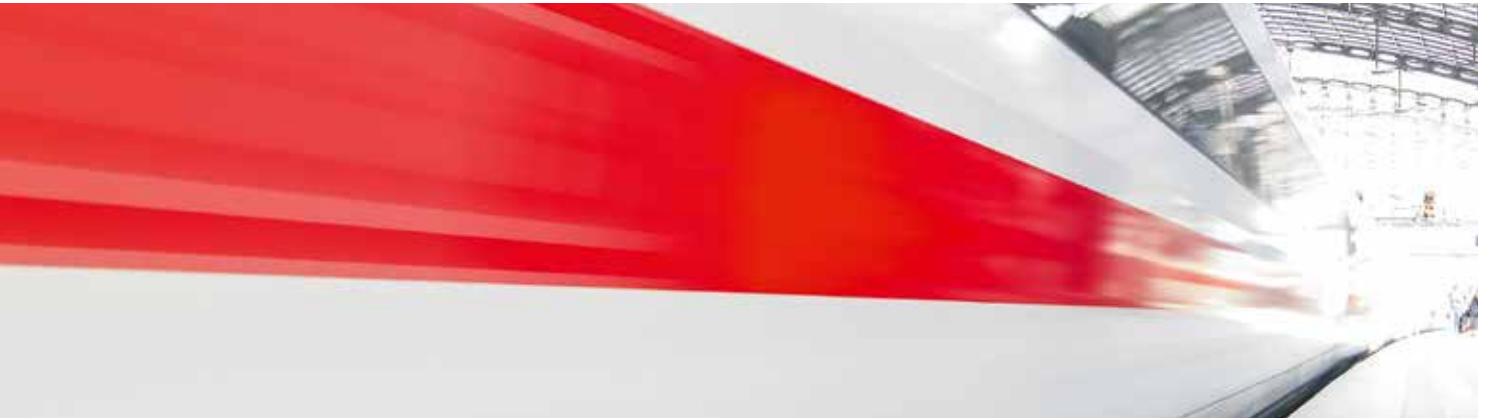
Tirage: allemand 200, français 50, italien 10, anglais 30

Photos: couverture Eyewave; p. 1 Connel Design; p. 2 Matteo Avanzi; p. 3/4 Davis; p. 5/6 TT Studio; p. 7, 8/9 Matthias Krüttge; p. 10/11, 16 Christian Müller; p. 12/13 Gordon Bussiek; p. 14/15 Celeste Clochard; toutes ©Fotolia.com. p. 2, 14 (portraits) Kurt Schorrer.



Table des matières

Avant-propos	2
La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF)	3
Tâches fondamentales	3
Engagement au niveau international	5
Corridors de fret 1 et 2	5
Corridor One-Stop-Shop	5
Le réseau ferroviaire suisse	6
Activités en 2014	7
Enquêtes d'office	7
Surveillance de l'attribution des sillons	9
Contrôle des Network Statements	10
Assurer un monitoring du marché et de la discrimination	10
Consultations	11
Activités à l'international	12
Composition de la commission	14
Perspectives	16



Avant-propos

La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) est l'autorité de surveillance indépendante du trafic ferroviaire. Elle veille à l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire depuis la conclusion de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'Union européenne. Le régulateur a donc pour tâche d'assurer la concurrence : toutes les entreprises de transport ferroviaires (ETF) doivent pouvoir accéder au réseau ferroviaire et au marché des transports ferroviaires à des conditions techniques et économiques équivalentes. 2014 a été la première année où la CACF a exercé les nouvelles compétences qui lui ont été attribuées mi-2013. Cette année a donc aussi été marquée par un processus intense visant à définir la nouvelle orientation de la commission. Comme la CACF statue sur les litiges concernant l'accès au réseau ferroviaire et mène aussi des enquêtes d'office avant de rendre ses décisions, elle vole une attention particulière à la structuration de ces enquêtes.

La CACF est confrontée au dilemme suivant : d'une part, elle doit assumer son mandat légal, d'autre part, elle doit éviter d'entraîner davantage la concurrence entre les acteurs des transports par des réglementations supplémentaires. De plus, dans les années à venir, la recherche de solutions adéquates en vue de garantir la non-discrimination fera l'objet d'une vigilance accrue de la part de la commission.

Au niveau international, la commission constate que la régulation est peu à peu mise en pratique et qu'une collaboration est en train de s'instaurer entre les pays. Elle s'est beaucoup impliquée dans l'organisation des corridors de fret 1 et 2 et suit donc cette évolution avec beaucoup d'intérêt. Même si ce processus prendra encore quelque temps, la CACF est soucieuse de remplir ici ses obligations.

Durant l'année sous revue, la commission a mené deux enquêtes et en a conclu une par une décision. Un comportement discriminatoire a été constaté et des mesures correspondantes ont été ordonnées. Il appartient maintenant aux autorités de recours de se prononcer.



Dans l'ensemble, les activités de la commission sont aussi suivies avec beaucoup d'attention par les professionnels du secteur qui défendent des intérêts divergents.

La commission attache donc de l'importance à ce que les activités qu'il faudra développer dans les années à venir se distinguent par leur rigueur sur le plan juridique, leur cohérence et leur transparence.

Pour conclure, je tiens à remercier tout particulièrement ceux qui, au sein de la commission, du secrétariat ou des autorités, ont aidé la CACF à accomplir sa tâche ardue et continueront de le faire à l'avenir.

Patrizia Danioth Halter
Présidente



La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF)

La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) est une commission décisionnelle opérationnelle depuis le 1^{er} janvier 2000. Crée dans le cadre de la réforme des chemins de fer 1, elle est chargée de surveiller l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire suisse et de se prononcer sur les litiges qui s'y rapportent. Elle est rattachée sur le plan administratif au Secrétariat général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

La CACF exerce fondamentalement trois fonctions :

- En tant que tribunal spécialisé, elle statue sur les litiges liés à l'accès non discriminatoire au réseau. Depuis l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer 2.2 le 1^{er} juillet 2013, elle peut ouvrir une procédure d'office en cas de simple soupçon.
- En tant qu'organe de surveillance de la concurrence (ex ante), elle observe activement le marché pour garantir la non-discrimination.
- Dans le cadre des coopérations internationales, elle surveille les décisions des gestionnaires de l'infrastructure des corridors de fret européens 1 (Rhine-Alpine) et 2 (North Sea-Mediterranean). Elle est par ailleurs affiliée à l'Independent Regulators' Group IRG-Rail et exerce un rôle d'observatrice au sein de l'European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB).

La CACF se veut une autorité compétente, efficace, indépendante et proactive de surveillance de l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire. En tant que telle, elle fournit une contribution importante à l'excellente qualité du système ferroviaire suisse. Elle s'engage en faveur du respect des conditions-cadres nécessaires à une concurrence loyale sur le réseau ferroviaire.

Tâches fondamentales

Les tâches de la CACF sont définies à l'art. 40a^{bis} de la loi sur les chemins de fer (LCdF) et dans le Règlement interne de la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer. Elles sont pour l'essentiel au nombre de trois :

- Contrôler et garantir l'accès non discriminatoire au réseau par des procédures d'action, des dénonciations et des enquêtes menées d'office.
- Organiser un monitoring du marché.
- Assurer la coopération au niveau international : coordination des régulateurs des corridors de fret 1 (Rhine-Alpine) et 2 (North Sea-Mediterranean), ENRRB et IRG-Rail.

« La CACF garantit le respect des conditions-cadres nécessaires à une concurrence loyale sur le réseau ferroviaire. »

Werner Grossen, Membre de la CACF



Tâches

1. Garantie de l'accès non discriminatoire au réseau

Contenu

Contrôler ou statuer sur des litiges portant sur :

- les conditions d'accès au réseau selon les documents de référence du réseau (network statement).
- les prix des sillons et de l'infrastructure.
- les conventions d'accès au réseau entre gestionnaire de l'infrastructure et entreprise de transport ferroviaire.
- la procédure d'offre prévue à l'art. 12 de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire.
- les décisions des gestionnaires de l'infrastructure concernant plusieurs pays et Corridor One-Stop-Shop des corridors de fret européens.

La CACF surveille l'attribution non discriminatoire des sillons par les gestionnaires de l'infrastructure CFF, BLS et SOB, ainsi que par Sillon Suisse SA (depuis sa fondation en 2006).

2. Monitoring du marché et de la discrimination

- La CACF surveille la concurrence dans le secteur de l'accès au réseau et cherche à déceler les potentiels de discrimination actuellement importants.

- La CACF est soutenue par l'Institut pour la planification et les transports dans les domaines des routes et chemins de fer (IVT) de l'EPF de Zurich.

3. Coopération au niveau international

- Coordination avec les organismes de contrôle des corridors de fret 1 (Rhine-Alpine) et 2 (North Sea-Mediterranean).

- Contacts entretenus avec les autorités de régulation européennes dans le cadre d'ENRRB et de l'IRG-Rail.



Engagement au niveau international

Corridors de fret 1 (Rhine-Alpine) et 2 (North Sea-Mediterranean)

Dans son règlement (UE) n° 913/2010 « relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif », l'UE a défini neuf corridors européens de fret ferroviaire. Ces corridors servent au transport international des marchandises et contribuent – dans la mesure où ils concernent la Suisse – à réaliser le mandat constitutionnel de transfert de la route au rail du trafic de transit.

Deux d'entre eux concernent la Suisse :

- Corridor 1 : Rhine-Alpine (Zeebrugge/Anvers/Rotterdam – Gothard /Lötschberg – Gênes) ;
- Corridor 2 : North Sea-Mediterranean (Rotterdam – Anvers – Luxembourg – Metz – Dijon – Lyon/Bâle).

La Suisse construit, entretient et exploite des tronçons essentiels pour le fonctionnement des corridors mentionnés. Les deux corridors garantissent le raccordement à d'importantes installations de transbordement comme les gares maritimes et intérieures, les terminaux de transport combiné ou les grandes installations de triage. Cela concerne notamment les ports rhénans de Bâle et la gare de triage de Muttenz.

Corridor One-Stop-Shop

L'attribution des sillons n'est pas assurée au niveau national, mais est prise en charge sur l'ensemble du corridor par un guichet unique. Intitulé Corridor One-Stop-Shop (C-OSS), il opère au niveau transnational. Le C-OSS attribue uniquement les sillons proposés par les organes nationaux d'attribution des sillons – ce que l'on appelle les pre-arranged train paths (sillons ferroviaires préétablis). Toute décision du C-OSS peut faire l'objet d'un recours. La décision sur recours est rendue par le régulateur de l'État où le C-OSS a son siège, c'est-à-dire pour le corridor 1, la Bundesnetzagentur à Bonn et pour le corridor 2 l'Institut Luxembourgeois de Régulation à Luxembourg. Les plaintes adressées au régulateur national restent cependant possibles si elles concernent le territoire d'un seul pays. Vu le règlement (UE) n° 913/2010, les régulateurs des corridors de fret 1 et 2 – à savoir la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et la France – ont chacun réglé dans un accord de coopération la compétence et la collaboration en cas d'action ainsi que les tâches de surveillance. Pour la Suisse, une letter of intent remplace la convention de coopération assurant le bon déroulement de la coopération en cas de procédure d'action. La Suisse peut ainsi aussi assurer le fonctionnement non discriminatoire des corridors de fret.

La CACF participe aux séances de coordination des régulateurs des corridors de fret 1 (Rhine-Alpine) et 2 (North Sea-Mediterranean).



Le réseau ferroviaire suisse

La Suisse dispose d'un des réseaux ferroviaires les plus denses au monde : de 5251 kilomètres de long (état 2010, source OFS), celui-ci s'étend sur un territoire de 41 285 km². Le trafic ferroviaire constitue l'épine dorsale des transports publics et joue aussi un rôle important pour le trafic national et international des marchandises.

Les principaux chiffres :

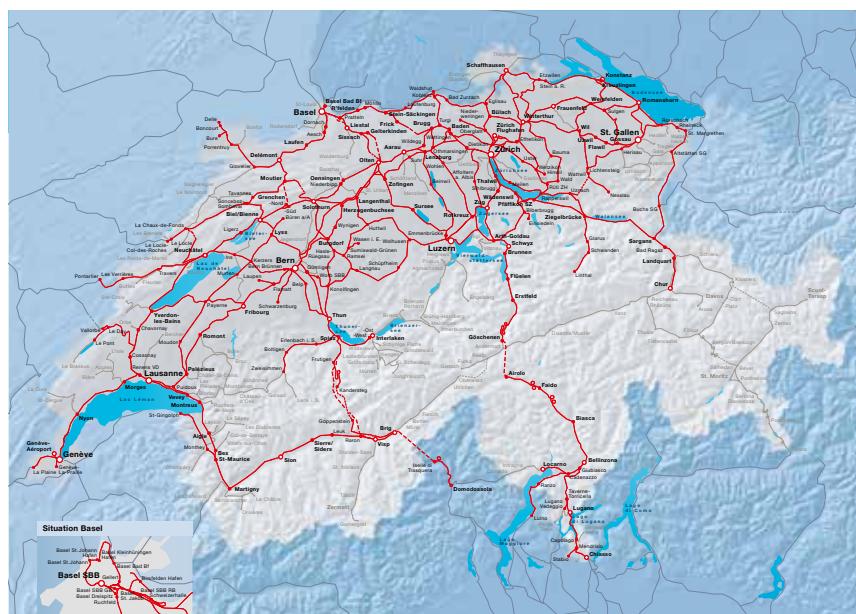
voyageurs-kilomètres	19,3 milliards ¹
tonnes-kilomètres nettes traversant les Alpes	23,65 millions ¹
tonnes-kilomètres nettes sans traverser les Alpes	9,7 milliards ¹
nombre de sillons par an (2014)	14'449 ²
nombre de chemins de fer à voie normale	189 ³
nombre d'ETF opérant dans le transit	5 ⁴

¹ État 2012, source OFS.

² Ces 14 449 sillons se répartissent entre 24 commanditaires du trafic voyageurs et du trafic marchandises qui, en avril 2014, avaient déposé auprès de Sillon Suisse SA leurs demandes d'utilisation des réseaux ferroviaires des CFF, du BLS et du Chemin de fer du sud-est pour l'horaire 2015. 15 ETF utilisent une infrastructure qui ne leur est pas propre (dont 6 trafic voyageurs et 9 trafic marchandises) et 7 ETF utilisent uniquement leur propre infrastructure (tous trafic voyageurs).

³ État 2014, source: Répertoire des ET OFT.

⁴ État 2012, source: UTP.



Réseau ferroviaire surveillé par la CACF.

(Source : sillon Suisse SA; ©SBB Relief: ©DHM25/SRTM-DTED@ swisstopo/NASA, NGA (JA062250))



Activités en 2014

Enquêtes d'office

a) 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 appliqué à l'énergie de traction conformément au Catalogue de prestations Infrastructure CFF/BLS/SOB/Thurbo/Sensetalbahn (STB) et Hafenbahn Schweiz AG (HBS AG).

Cette demande se fondait sur les faits suivants :

Contrairement à ce qui prévaut pour les trains du trafic voyageurs, le catalogue de prestations du gestionnaire de l'infrastructure mentionné comprend pour les trains de marchandises dans la catégorie prix de l'énergie uniquement la catégorie « Train de marchandises direct ». Etant donné cette limitation, le même tarif d'électricité s'applique conformément au catalogue de prestations à tous les trains du trafic marchandises.

Pour établir si une discrimination pourrait avoir lieu pour certaines catégories de trains de marchandises par le biais du prix de l'électricité, la CACF a fait contrôler les méthodes et les bases de calcul utilisées pour déterminer le prix de l'énergie appliqué à la catégorie de train « Train de marchandises direct ». A cette fin, l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Faculté de l'environnement naturel, architectural et construit, Institut de l'ingénierie civile (EPFL-LITEP) a réalisé une expertise pour chaque catégorie de trains du trafic marchandises et sa consommation d'électricité effective sur la base des mesures-type visées à l'art. 20a, al. 1 de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF ; RS 742.122).

L'expertise de l'EPFL a révélé qu'il existe un soupçon fondé de discrimination concernant le décompte de l'énergie dans le prix du sillon du trafic marchandises. Les trains de marchandises

lourds parcourant de longues distances sans s'arrêter ont en règle générale besoin de moins d'énergie qu'il n'en est facturé pour la catégorie « Train de marchandises direct ». En revanche, le tarif forfaitaire appliqué aux trains de marchandises légers parcourant de courtes distances est inférieur à la consommation d'énergie effective.

La CACF a donc ouvert une enquête d'office en janvier 2014.

CFF Infrastructure et BLS Cargo SA ont alors lancé un projet pilote visant à introduire le décompte de l'énergie effective. La CACF a alors ouvert une procédure de conciliation. Il a été convenu que CFF Infrastructure rembourse à BLS Cargo SA, avec effet rétroactif au début 2014, le prix de l'énergie facturé en trop en raison du tarif forfaitaire. Le montant se fonde sur les mesures de la consommation effective réalisées par BLS Cargo SA à partir d'automne 2014. Cette phase pilote permettra d'introduire à grande échelle le décompte de l'énergie effectivement consommée, qui remplacera le décompte en fonction de la catégorie de train sur la base de mesures effectuées sur le véhicule moteur. Les premières extrapolations sont attendues en 2016.

La CACF soutient et surveille le processus de conciliation et s'assure que les conclusions de l'expertise de l'EPFL sont dûment prises en compte durant la phase transitoire et que des tarifs différenciés sont appliqués à tous les opérateurs du trafic marchandises. De plus, les mesures de la consommation effective devront être introduites à grande échelle dans un délai convenable.

La procédure d'enquête reste en suspens jusqu'à ce que les nouvelles méthodes de décompte soient appliquées.



b) Attribution des sillons par Sillon Suisse SA conformément à la procédure de commande et d'attribution des sillons : trains PostMail pour l'horaire 2014

Le BLS a demandé à la CACF d'ouvrir une enquête d'office concernant la procédure d'attribution des sillons de Sillon Suisse SA.

Cette demande se fondait sur les faits suivants :

En 2013, la Poste Suisse SA a lancé un appel d'offres public pour les transports de lettres postales. CFF Cargo SA et BLS Cargo SA ont présenté une offre. Parallèlement, la Poste Suisse a commandé des sillons dans l'horaire 2014. CFF Cargo a également présenté des demandes de sillons pour son réseau express Suisse. Sillon Suisse a constaté un conflit entre la commande de la Poste Suisse et celle de CFF Cargo, conflit qui n'a pas été résolu. La Poste Suisse a alors interrompu la procédure d'appel d'offres et transféré à CFF Cargo les sillons nécessaires pour les convois de PostMail.

La CACF a donc ouvert une enquête d'office.

Par décision du 5 juin 2014, la commission a constaté ce qui suit :

- Dès lors, la CACF a ordonné à Sillon Suisse SA, en cas de commandes multiples présumées pour le même transport dans la procédure de commande de sillons, d'exiger des commanditaires la justification du transport déjà avant la résolution du conflit.

- D'autres propositions de sillons acceptables doivent être régulièrement soumises aux commanditaires pour décision lors de la première séance de résolution du conflit.

- Au cas où une attribution n'est alors toujours pas possible, la mise aux enchères doit être lancée au plus tard avant l'attribution définitive du sillon.

CFF Cargo SA et Sillon Suisse SA ont tous deux fait recours contre la décision de la CACF auprès du Tribunal administratif fédéral, raison pour laquelle cette dernière n'est pas encore entrée en force.



Surveillance de l'attribution des sillons

Le 25 août 2014, Sillon Suisse a attribué définitivement 14 449 sillons pour l'horaire 2015 (année précédente : 14 606). Ces sillons se répartissent entre 24 commanditaires du trafic voyageurs et du trafic marchandises qui, en avril 2014, avaient déposé auprès de Sillon Suisse SA leurs demandes d'utilisation des réseaux ferroviaires des CFF, du BLS et du Chemin de fer du sud-est.

La CACF a régulièrement contrôlé la procédure d'attribution des sillons, et plus particulièrement aux dates charnières importantes. Elle a analysé la non-attribution de sillons commandés ainsi que l'attribution définitive de sillons. Elle n'a relevé aucune infraction aux règles.

La procédure d'attribution des sillons a été difficile sur les axes de transit nord-sud du Gothard et du Lötschberg/Simplon. En 2015, l'utilisation du tunnel et des voies de la ligne du Simplon sera toujours restreinte en raison de travaux d'entretien. Du samedi midi au mardi midi, un des tubes du tunnel sera fermé au trafic ferroviaire, ce qui restreindra considérablement les capacités des sillons. Par ailleurs, durant tout le mois d'août 2015, la ligne de Luino sera fermée à tout trafic ferroviaire en raison de travaux. Alors que des bus de substitution sont proposés pour le trafic voyageurs, les trains de marchandises prévus sur cette ligne doivent tous être déviés, ce qui implique parfois d'importants détours.

Sillon Suisse SA a pu trouver des solutions pour presque toutes les demandes d'utilisation du réseau. Dans le cadre de la résolution de conflits, des ETF cargo ont cependant dû accepter des solutions sur l'axe du Simplon qui s'écartaient du sillon initialement demandé. Dans 11 cas, aucune solution acceptable pour les clients n'a pu être trouvée. A l'issue de la coordination du conflit, Sillon Suisse SA a dû rejeter leurs demandes en vertu des règles de la hiérarchie des priorités [article 9a LCdF, article 12 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS 742.122) et directive de l'OFT « Attribution des sillons et mise aux enchères »].

« 2014 a été la première année où la CACF a exercé les nouvelles compétences qui lui ont été attribuées. Deux enquêtes ont été ouvertes d'office. »

Yves Putallaz, Membre de la CACF



Contrôle des Network Statements

Dans le cadre de la surveillance qu'elle exerce sur l'accès non discriminatoire au réseau, la CACF a contrôlé les Network Statements en 2014. Les Network Statements des CFF, du BLS et du SOB l'ont été sur la base du « RailNetEurope RNE-Standard » européen. La CACF a estimé que les Network Statements suisses étaient conformes au standard et qu'ils étaient structurés de manière exemplaire.

La structure du standard est entièrement reproduite dans les Network Statements suisses et, sur le fond, tous les éléments essentiels du standard sont pris en compte. Cette transparence est une condition importante de l'accès non discriminatoire au réseau. Le contrôle n'a révélé aucune discrimination.

« Dans le trafic inter-réseaux des corridors de fret ferroviaire, la CACF effectue aussi des contrôles auprès des corridors One-Stop-Shops à l'étranger. »

Matthias Finger, Vice-président de la CACF

Assurer un monitoring du marché et de la discrimination

La CACF surveille la concurrence dans le secteur de l'accès au réseau et cherche à déceler les potentiels de discrimination actuellement importants. En collaboration avec des experts d'autres régulateurs suisses et étrangers ainsi qu'avec des représentants de l'économie, la conception d'un monitoring du marché ferroviaire suisse a été élaborée selon des critères techniques et méthodologiques reconnus.

La CACF surveille les évolutions du marché ferroviaire également avec l'aide de l'Institut pour la planification et les transports dans les domaines des routes et chemins de fer (IVT) de l'EPF de Zurich, lequel a établi un rapport de monitoring, ou plus exactement une analyse des événements ayant des incidences sur la concurrence dans le marché ferroviaire suisse. Voici quelques-unes des conclusions importantes de l'IVT :

- Pour le transport de marchandises, la concurrence s'est intensifiée tant en raison de la situation économique maussade que de plusieurs problèmes de capacités fastidieux sur les principaux axes. Le réseau du trafic suisse par wagons complets a été considérablement réduit afin d'améliorer la rentabilité de CFF Cargo.
- Le trafic des voyageurs subit de plus en plus la pression des lignes d'autocar. Malgré l'interdiction du cabotage en Suisse, les nouvelles lignes internationales d'autocar récemment libéralisées offrent des alternatives intéressantes au niveau des prix. Dans le trafic régional, plusieurs réseaux régionaux et d'agglomération ont été mis en service. Il s'agit de TILO, RER Vaud, RER Fribourg et le RER saint-gallois.



Consultations

L'OFT a invité la CACF à se prononcer sur deux projets législatifs

a. Révision totale de la loi sur le transport de marchandises (LTM)

La CACF accueille en principe favorablement l'orientation des révisions proposées, notamment le renforcement et la clarification des compétences de la CACF lui permettent d'accomplir ses tâches de manière plus rationnelle.

La commission estime toutefois que des mesures s'imposent encore dans deux domaines :

- La proposition de l'article 2 prévoit que la « Confédération garantit un accès non discriminatoire aux installations de transbordement dédiées au transport combiné et aux voies de raccordement » (art. 2, al. 2, let. d LTM).

Cette mesure est censée s'appliquer à toutes les installations destinées au transport de marchandises bénéficiant d'aides financières de la Confédération indépendamment des rapports de propriété (cf. p. 3785 du message LTM, FF 2014 3687). La Confédération peut fixer des conditions précises à ce sujet. S'agissant des projets d'installations de transbordement dédiées au transport combiné de plus grande envergure, elle peut fixer les modalités de l'accès non discriminatoire en imposant un modèle d'exploitation ou en exigeant la publication des tarifs de transbordement.

En vertu de l'art. 40a^{bis}, al. 1d et 5, LCdF, la CACF veille désormais à l'accès non discriminatoire à ces installations et statue sur les litiges. La CACF estime donc nécessaire que le projet soit clair en ce qui concerne les installations concernées de transbordement dédiées au transport combiné et les voies de raccordement.

- Il convient par ailleurs de fixer aussi les modalités d'accès à ces installations destinées au transport de marchandises, de déterminer leurs capacités et de définir la procédure d'attribution.

La loi sera soumise aux Chambres fédérales en 2015 qui en délibéreront.

b. Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OIF)

La CACF a pu se prononcer, voici les points essentiels de ses prises de position :

- En séparant rigoureusement gestionnaire de l'infrastructure et entreprise de transport ferroviaire, on réduira les potentiels de discrimination et, de ce fait, le soupçon d'entrave à l'accès au réseau. Cela signifie a contrario que, sans séparation de l'infrastructure et des transports, le régulateur, désormais organisé dans la RailCOM, devra disposer de compétences plus étendues pour garantir un accès non discriminatoire au réseau.
- Cela signifie par conséquent aussi que la CACF devra, en cas de violation de l'interdiction de discriminer par une entreprise d'infrastructure, pouvoir infliger des amendes comme sanction au même titre que la COMCO en cas d'infraction à la LCD.
- Les compétences, notamment en matière de gestion du système, doivent être entièrement clarifiées dans les bases légales.



Activités à l'international

a) Surveillance C-OSS

Le C-OSS est contrôlé conjointement par les régulateurs concernés de Belgique, du Luxembourg, d'Allemagne, d'Italie, des Pays-Bas, de France et de Suisse. La CACF exerce ici une fonction de surveillance. La coopération est réglée dans le Cooperation Agreement et dans une letter of intent suisse. Avec le concours des autres régulateurs cités, la CACF a réalisé sur place des contrôles auprès du C-OSS pour le corridor 2 (North Sea-Mediterranean) à Bruxelles et pour le corridor 1 (Rhine-Alpine) à Francfort. Les contrôles ont surtout porté sur le domaine de l'offre et de la commande pour l'horaire 2015. Alors que 222 commandes ont concerné le corridor 1, le corridor 2 en a reçu 51. Pour les commanditaires, c'est surtout l'application de commande « Path Coordination System PCS » qui s'est avérée problématique. Les régulateurs sont informés du fait que des mesures ont déjà été prises pour l'améliorer chez RailNetEurope (RNE), l'organisation réunissant des entreprises d'infrastructure ferroviaire et des autorités. Par ailleurs, les procédures préparées ont fait leurs preuves. Le potentiel d'optimisation identifié sera examiné par les services d'attribution et les commanditaires des sillons en vue de la procédure d'attribution des sillons de l'année prochaine et contrôlé par les régulateurs.

Durant l'année sous revue, la CACF a pris position sur le Framework for Capacity Allocation (FCA). Le FCA a été signé en décembre par les ministères de transport de la Belgique, de l'Allemagne, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse pour le corridor 1 (Rhine-Alpine) ainsi que – séparément – par les ministères de transport de la Belgique, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la France et de la Suisse pour le corridor 2 (North Sea-Mediterranean). Cet accord, le FCA, se réfère à l'article 14, paragraphe 1 du règlement (UE) n° 913/2010 et décrit les rôles des organisations impliquées (régulateurs, C-OSS, Management Boards) et la

procédure applicable à l'attribution transnationale des capacités. Un nouvel ordre de priorités prévu pour l'horaire 2016 aussi sur les corridors 1 et 2 (Rhine-Alpine et North Sea-Mediterranean) connu sous le nom de Flex-PaP (flexibel pre-arranged path) et de NetPaP (Network pre-arranged path) permettront une plus grande flexibilité aux entreprises de transport ferroviaire.





b) Participation au sein de l'European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Le « European Network of Rail Regulatory Bodies » (ENRRB) a été fondé en 2013 suite à la refonte du cadre réglementaire de l'UE [directive 2012/34 (UE) ; Recast]. Les régulateurs ferroviaires qui y sont représentés et la Commission UE se rencontrent régulièrement pour aborder des sujets internationaux liés à la réglementation ferroviaire. L'ENRRB sert à assurer la coopération entre les régulateurs. La CACF est admise en tant qu'observatrice, mais ne manque pas de s'impliquer activement.

La CACF a pris position sur le *Handbook on the Regulation concerning a European rail network for competitive freight* (Regulation (EU) 913/2010. Ce manuel de la Commission UE (DG MOVE) est un guide pratique non contraignant qui commente en substance le règlement (UE) n° 913/2010 sur la question de l'attribution transnationale de sillons et indique comment les différents points de ce règlement européen devraient être appliqués. La CACF a signalé que les régulateurs devaient concentrer leur attention sur la surveillance conjointe du C-OSS. Elle a rappelé que le principe de territorialité interdisait toute ingérence dans les compétences nationales.

c) Participation au sein de l'Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

IRG-Rail regroupe actuellement 25 régulateurs ferroviaires. Son objectif est d'assurer une collaboration internationale destinée à mettre sur pied un marché intérieur des chemins de fer : élaboration de solutions optimales (meilleures pratiques), notamment dans les domaines de l'accès au réseau, des installations de service et de la promotion d'une démarche commune pour la mise en œuvre du cadre réglementaire européen. Conjointement avec les régulateurs d'Allemagne, de Grande-Bretagne, des Pays-Bas et d'Autriche, la CACF a lancé en 2010 une initiative visant à renforcer la coopération des régulateurs ferroviaires. IRG-Rail a été finalement fondé en 2011.

Durant l'année sous revue, la CACF a participé à des groupes de travail s'occupant des corridors de fret et a élaboré une check list pour la surveillance du C-OSS. Celle-ci permettra à l'avenir, à l'aide de questions précises, de déceler des mesures discriminatoires du C-OSS lors de l'attribution de sillons.



Composition de la commission

La CACF se compose de sept membres indépendants nommés par le Conseil fédéral pour la période administrative allant de 2012 à 2015. Ils exercent leur activité à titre accessoire.

En tant que commission extraparlementaire / commission décisionnelle de la Confédération, la CACF est tenue d'indiquer les intérêts qui lient ses membres. Le lien suivant fournit les informations pertinentes à ce sujet : https://www.admin.ch/ch/f/cf/ko/gremium_10046.html



La CACF (de gauche à droite): Dr. Yves Putallaz, Santina Bevington (responsable du secrétariat), Dr. Ursula Erb, Prof. Dr. Matthias Finger (vice-président), Patrizia Danioth Halter (présidente), Peter Bösch, Barbara Klett, Werner Grossen



Fonction	Nom	Année de naissance	Activités professionnelles
Présidente depuis 2013	Patrizia Danioth Halter	1964	licenciée en droit, avocate et notaire, LL.M., Altdorf
Vice-président depuis 2004	Matthias Finger	1955	Professeur EPFL, Croix-de-Rozon
Membre depuis 2012	Peter Bösch	1956	Expert en logistique, Binningen
Membre depuis 2013	Ursula Erb	1967	Docteure ès sciences économiques, Uhwiesen
Membre depuis 2012	Werner Grossen	1961	Diplômé en économie d'entreprise NDS HF, Thierachern
Membre depuis 2012	Barbara Klett	1962	Avocate, LL.M. et médiatrice, Lucerne
Membre depuis 2012	Yves Putallaz	1971	Dr. Ing. Génie civil EPFL, Vevey

Finances

Rattachée sur le plan administratif au Secrétariat général du DETEC, la CACF dispose d'un secrétariat technique propre.

Les comptes 2014 ont bouclé sur des charges de 498 503 francs. Ce montant couvre les frais de personnel et de fonctionnement de la CACF.



Perspectives

L'année 2015 sera marquée par un nouveau développement de la législation :

La loi sur le transport de marchandises sera débattue au Parlement, l'OIF sera mise en consultation d'abord au sein de l'administration, puis, dans le courant du deuxième semestre, en dehors de celle-ci ; la révision 2017 du système du prix du sillon prévoit d'introduire le coefficient d'usure comme élément central de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire.

Dans tous ces projets législatifs, la commission continuera de défendre systématiquement ses positions :

Il convient de garantir partout la concurrence et donc l'accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Cela signifie aussi souvent qu'il faut clarifier la répartition des rôles entre l'OFT et le régulateur, c'est-à-dire la CACF. La surveillance de la concurrence du système ferroviaire suisse intégré est une des tâches principales incombant au régulateur indépendant et efficace.

Au niveau international, la commission, avec le soutien du secrétariat technique, s'engagera aussi dans les domaines corridors et accès (access) pour faire progresser la coopération sur ces questions essentielles pour la Suisse.

Au sein de la commission, ces travaux coïncident avec une nouvelle étape dans la réorganisation du secrétariat technique, dont l'effectif sera modérément renforcé. Le monitoring de la discrimination sera perfectionné et développé sur le plan technique ; quant à la commission, elle sera soutenue dans ses décisions par des spécialistes supplémentaires.

La CACF demeure donc confrontée à des défis multiples qu'elle entend relever avec professionnalisme.



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

Monbijoustrasse 51 A
3003 Berne

Tel. +41 (0)58 463 24 60

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

