



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

Geschäftsbericht

Rapport de gestion

Rapporto di gestione

2009

Rapport de gestion 2009

1. Généralités

La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) est une commission d'arbitrage fédérale au sens de l'article 2 de l'ordonnance sur les commissions extraparlementaires, les organes de direction et les représentants de la Confédération (ordonnance sur les commissions; RS 172.31). Instituée par le Conseil fédéral, la CACF a commencé ses travaux le 1^{er} janvier 2000.

Dans son activité judiciaire, la CACF est indépendante de l'administration fédérale. Son siège est à Berne. Aux termes de l'article 13 de l'ordonnance du DETEC sur la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (RS 742.122.7), sa direction administrative incombe au président, sous la surveillance du Conseil fédéral et de l'Assemblée fédérale. Vu l'art. 10 de l'ordonnance précitée, les ressources en personnel et en choses qui sont nécessaires pour l'accomplissement de ses tâches figurent dans le budget de l'Office fédéral des transports.

Conformément à l'article 25, 3^e alinéa, de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS 742.122), la CACF est rattachée administrativement à l'Office fédéral des transports.

La CACF statue sur les litiges entre des entreprises de transports et règle les conflits entre les gestionnaires de l'infrastructure et les utilisateurs du réseau en ce qui concerne l'autorisation d'accès au réseau et la fixation des prix des sillons. A la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise de transport, elle statue sur tous les litiges en cas de violation de la clause de non discrimination, qu'il s'agisse de mesures tarifaires (prix du sillon) ou non tarifaires (par exemple attribution des sillons), conformément à l'article 40a de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF; RS 742.101). Le 29 juillet 1991, l'UE a promulgué la directive 91/440 relative au développement de chemins de fer communautaires. Celle-ci règle notamment l'accès au réseau (appelée "free access" au sein de l'UE). Elle incite les Etats membres à autoriser l'accès aux réseaux ferroviaires nationaux aux entreprises de chemins de fer européennes. En complément de la directive 91/440, le Conseil des ministres de l'UE a adopté, le 19 juin 1995, deux règlements sur les modalités d'octroi d'autorisations aux entreprises de chemins de fer, la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et le calcul des redevances d'utilisation. La directive 91/440 a entre-temps été remplacée par la directive 2001/12 sur le développement des chemins de fer communautaires. La directive 2001/14 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaires définit la structure des autorités de régulation.

La décision de la CACF intervient au niveau de la convention sur l'accès au réseau conclue entre les parties. Selon l'article 33, lettre f, de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAf; RS 173.32), ces décisions peuvent faire l'objet d'un recours devant ledit Tribunal.

Conformément à l'article 25, 4^e alinéa, OARF, la CACF est tenue d'arrêter sa décision dans les deux mois suivant la fin de l'instruction et de la notifier aux parties. Par le biais de mesures provisionnelles, elle peut assurer la circulation des trains malgré la procédure en cours.

En application de l'article 17 de l'ordonnance du DETEC sur la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer, la CACF statue sur les questions d'importance fondamentale en étant composée de cinq juges. Pour les autres questions, elle siège avec trois juges.

2. Rétrospective

2.1. Action

Aucune action n'a été déposée en 2009.

2.2. Activité dans le domaine de l'accès non-discriminatoire au réseau

Pour garantir la non-discrimination sur le rail, la CACF est chargée de surveiller Sillon Suisse SA et les entreprises d'infrastructure. Cette surveillance est exercée sur la base des conventions respectives conclues avec les CFF, le BLS, le SOB et Sillon Suisse SA. Durant l'année sous revue, aucune irrégularité n'a été constatée quant à la transparence et à la non-discrimination des attributions des sillons. La CACF recevra pour l'outil de commande des sillons horaire Avis une autorisation d'accès à des fins de surveillance. Les modalités restent à régler.

Des discussions ont eu lieu constamment avec les entreprises ferroviaires dans le cadre du suivi et en rapport avec la non-discrimination et l'évolution du marché. Au cours de la période sous revue, des rencontres se sont tenues avec un représentant respectivement du BLS, de CFF Infrastructure, de CFF Cargo et de la VAP (association suisse des propriétaires d'embranchements et de wagons privés). Suite à ces rencontres, la CACF a vérifié plusieurs critiques concernant la discrimination.

2.3. International Group for Quality Improvement of Rail Freight Traffic on the North-South Corridor (IQ-C)

L'IQ-C est le groupe qui doit fournir une contribution de poids pour l'amélioration du trafic ferroviaire sur le corridor nord-sud. Dans cet organe, la CACF est membre du groupe de travail des « Regulatory Bodies » des quatre pays concernés (NL, D, CH, I). L'UE prépare un règlement sur le corridor au sujet de laquelle elle a aussi demandé à la CACF de prendre position. Il y a eu trois rencontres au cours de l'année sous revue. Un rapport à l'attention des ministères est en cours d'élaboration.

2.4. „Regulatory Bodies“ (RB) des pays de l'UE

La CACF prend part régulièrement aux réunions des anciens et des nouveaux pays de l'UE, bien que la Suisse ne soit pas membre de l'UE (le Regulatory Body norvégien y participe aussi). Lors de ces rencontres, l'accent est mis sur la discussion des questions, problèmes et méthodes des différents organismes. Dans la mesure où c'est opportun, on tend à harmoniser

les textes comme cela se fait pour les autres réglementations des réseaux UE. Lors des débats sur la politique des transports, la CACF peut fournir une contribution non négligeable en raison des expériences faites en Suisse ainsi que de sa position importante dans le corridor nord-sud. Au cours de l'année sous revue, la CACF a participé à des rencontres à Bruxelles, à Vienne et à Leuven. A l'issue de longues années de négociations avec RailNetEurope (RNE), les Regulatory Bodies ont obtenu de pouvoir accéder à l'outil PathFinder afin de détecter les discriminations éventuelles. Un Memorandum of Understanding a été signé.

La CACF a rencontré les autres régulateurs suisses du DETEC, à savoir la ComCom, PostReg, l'OFAC, l'OFEN et la ElCom.

3. Organisation

3.1. Personnel

A partir du 1^{er} janvier 2009, la CACF était composée des personnes suivantes:

Président:

- Herczog Andreas, Architecte diplômé, urbaniste, ancien conseiller national, Zurich

Vice-président:

- Perret Francis-Luc, Ingénieur diplômé en génie civil, Professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), Directeur de l'Institut des Transports et de Planification de l'EPFL, St-Prex

Membres:

- Finger Matthias, Professeur EPFL, Lausanne
- Bürki Kurth, retraité, ancien directeur du service d'attribution des sillons des CFF, du BLS et du RM, Münchenbuchsee
- Kohli Vania, Avocate, cabinet d'avocat, Berne
- Lapp Roland, Feramar T&T AG + Consulting, Président de l'Association suisse des transitoires et des entreprises de logistique, Schaan
- Tschannen-Süess Monika, expert en mobilité / responsable de projet, Gerzensee

Secrétaire juridique

- Bevington Santina, lic. en droit, Berne

4. Finances

Le budget s'élève à CHF 459'600.--.

5. Statistique

Aucune action n'a été déposée auprès de la CACF en 2009. Le Président et le secrétariat ont assuré la surveillance de Sillon suisse SA, la collaboration au sein de l'IQ-C et des Regulatory Bodies et ils ont procédé aux enquêtes auprès des entreprises ferroviaires et des associations et aux examens qui ont suivi.

Berne, le 29 janvier 2010