



RailCom – News No 4

Berne, novembre 2020

Éditorial

Chère lectrice, cher lecteur,

Depuis le 1^{er} juillet 2020, notre commission s'appelle la RailCom. Avec l'entrée en vigueur du paquet législatif « Organisation de l'infrastructure ferroviaire OBI », nous nous sommes vu attribuer non seulement un nouveau nom, mais aussi de nouvelles compétences. Il nous incombe désormais d'exercer notamment de manière non discriminatoire des tâches systémiques et de veiller au respect du droit de participation concernant la planification des investissements des gestionnaires d'infrastructure. Vous trouverez de plus amples informations à la page 4 de cette newsletter ainsi que dans nos [fiches d'information](#).

La présente newsletter entend surtout s'intéresser à la « surveillance concomitante » de la RailCom. Dans le cadre de notre activité en tant qu'autorité de surveillance, nous avons progressivement introduit cet instrument au cours des années précédentes. Notre objectif est d'identifier et d'éliminer d'éventuelles discriminations à un stade précoce et en échange avec le secteur ferroviaire. Des mesures sont élaborées et mises en œuvre avec la participation des acteurs concernés. Vous trouverez en page 2 une interview consacrée à la surveillance concomitante de la RailCom.

Le séminaire de cette année aura lieu le 20 novembre 2020 à Ittigen. Il sera consacré à l'accès non discriminatoire aux installations de transbordement TC et aux prestations relevant du fret de proximité, et une attention toute particulière sera portée aux prix et aux rabais appliqués aux prestations de transbordement. Par ailleurs, nous aimerions aborder avec la branche les conséquences des exigences légales en matière de fret de proximité. Vous trouverez de plus amples informations dans l'[invitation](#) au séminaire, auquel vous pouvez vous inscrire d'ici au 9 novembre 2020 en adressant un courriel à info@railcom.admin.ch.



Bonne lecture !

Patrizia Danioth Halter, présidente

Surveillance concomitante exercée par la RailCom : une interview de Patrizia Danioth Halter

Mme Danioth, qu'entendez-vous exactement par « surveillance concomitante » ?

Conformément à l'art. 40^{ter} LCdF, la RailCom exerce la surveillance sur l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire et aux installations de transbordement du trafic combiné subventionnées par la Confédération. La RailCom exerce cette activité de surveillance non seulement à titre rétrospectif mais aussi préventivement. Elle peut prendre des mesures en vue de l'avenir. Ces mesures doivent être ordonnées assez tôt, si possible en concertation avec les parties concernées.

Il est important de mentionner que la RailCom dispose d'un large pouvoir d'appréciation dans son activité de surveillance. D'une part, nous lançons des enquêtes d'office, qui se concrétisent dans des décisions. D'autre part, la RailCom dispose de l'instrument de la surveillance concomitante, à propos de laquelle je vous dois quelques explications. En raison des évolutions que connaissent par exemple le secteur de l'informatique ou des projets tels que le changement de modèle d'exploitation des gares de triage, de nouveaux risques de discrimination apparaissent ou s'accroissent dans le secteur ferroviaire. Il est alors important d'élaborer le plus rapidement possible

des mesures en faisant intervenir les acteurs concernés pour prévenir la discrimination. L'objectif est de permettre à l'entreprise concernée de trouver une solution juridiquement conforme et adéquate à un stade précoce. Si cet objectif n'est pas atteint avec la surveillance concomitante, la RailCom peut à tout moment ouvrir une enquête d'office et décider des mesures nécessaires.

La RailCom n'agit pas seulement en tant que juridiction spécialisée et appelée à statuer sur des actions ; en tant qu'autorité de surveillance, elle est aussi habilitée à mener des enquêtes d'office.

Dans le cadre de son activité d'autorité de surveillance, elle a progressivement introduit ces dernières années, l'instrument de la « surveillance concomitante », qui sert à identifier et à éliminer d'éventuelles discriminations à un stade précoce et en échange avec le secteur ferroviaire. Des mesures sont élaborées et mises en œuvre en collaboration et après consultation des acteurs concernés.

L'objectif principal est de mettre en œuvre sur le marché et de manière prospective l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, plus spécifiquement aux installations de transbordement du trafic combiné subventionnées par la Confédération.

Pourquoi la RailCom a-t-elle instauré la surveillance concomitante ?

Nous pensons que la RailCom ne doit pas intervenir uniquement en cas d'actions ou d'informations. Nous agissons par anticipation et nous entretenons la collaboration avec la branche ferroviaire. Nous pouvons ainsi accomplir nos tâches de manière efficace et en tenant compte du marché.

Une enquête d'office n'est pas toujours nécessaire pour faire respecter l'absence de discrimination. La RailCom a mis en place l'instrument de la surveillance concomitante, notamment pour élaborer à un stade précoce une solution réalisable et juridiquement conforme, compte tenu des évolutions dans le domaine de la numérisation et des nouvelles formes de collaboration au sein des entreprises (p. ex le travail agile). Cet instrument permet à la RailCom de suivre ces évolutions et de définir très tôt des principes pour garantir l'absence de discrimination. Tous en profitent.

Dans quels autres secteurs la RailCom exerce-t-elle une surveillance concomitante ?

Permettez-moi de vous donner deux exemples : le modèle d'exploitation pour les gares de triage et le projet « Production ferroviaire intégrée ».

Un nouveau modèle d'exploitation a été introduit en 2015 à la gare de triage de Limmattal et en 2016 à Lausanne Triage : depuis lors, CFF Cargo est responsable de la planification et de la production des prestations de triage pour le compte de CFF Infrastructure. Quelque 170 collaborateurs ont été transférés de CFF Infrastructure à CFF Cargo. La gare de triage de Buchs SG est venue s'y ajouter en 2017 ; cependant, dans ce cas, CFF Cargo n'assume que la production, et non la planification des prestations de triage. Grâce à ce modèle d'exploitation, les collaborateurs de CFF Cargo ont accès à des informations spécifiques aux clients et peuvent ainsi se faire une idée du trafic d'autres ETF en charge de fret (leurs concurrents). Ils suivent donc une formation sur la non-discrimination, principe qu'ils sont tenus de respecter. Depuis cinq ans déjà, la RailCom a des échanges réguliers avec CFF Infrastructure concernant les gares de triage. CFF Infrastructure reste responsable de la fourniture non discriminatoire des prestations de triage sur tous les sites – donc aussi à Limmattal, Lausanne et Buchs.

Le projet « Production ferroviaire intégrée » des CFF est un autre exemple de surveillance concomitante. Il vise à rapatrier les collaborateurs en charge de l'information à la clientèle de la division Voyageurs dans les centres d'exploitation de la division Infrastructure. La RailCom a convenu d'un ensemble de mesures avec CFF Infrastructure pour réduire les risques de discrimination qui y sont associés.

Qu'escompte la RailCom de la surveillance concomitante, à quel niveau y voyez-vous des avantages ?

Trois éléments sont à considérer selon moi :

1. Le suivi de manière prospective et sur une période plus longue des sujets présentant des potentiels de discrimination.
2. L'élaboration et la mise en œuvre de solutions pratiques et juridiquement conformes en collaborant avec les entreprises concernées.
3. L'effet préventif consistant à détecter, traiter et empêcher les comportements discriminatoires le plus tôt possible.

Quelles sont les limites de la surveillance concomitante ?

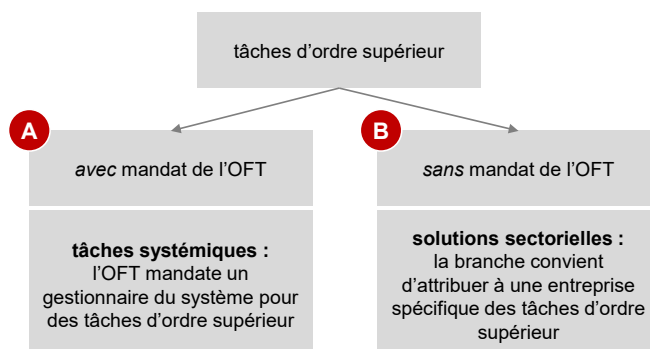
La surveillance concomitante est un instrument efficace qui nous permet d'agir proactivement. Mais elle a aussi ses limites : dans le cadre de la surveillance concomitante, la RailCom ne promulgue aucune décision, se limitant à mettre en œuvre des solutions pratiques et juridiquement conformes en concertation avec les entreprises concernées. Si la volonté de coopérer fait défaut ou si les mesures convenues n'aboutissent pas à une situation juridiquement conforme, la RailCom peut ouvrir une procédure de surveillance formelle, ordonner des mesures et les faire appliquer.

Cela signifie que la surveillance concomitante ne donne pas carte blanche aux entreprises surveillées. Si cela s'avère nécessaire, la RailCom peut mener une enquête d'office à tout moment.

Tâches systémiques et solutions sectorielles dans le secteur de l'infrastructure ferroviaire

Des tâches d'ordre supérieur dans le secteur de l'infrastructure ferroviaire sont confiées à des entreprises sélectionnées, dans le but d'améliorer l'efficacité et l'interopérabilité et d'arriver à des solutions homogènes pour la clientèle. Il incombe à la RailCom de veiller à ce que ces tâches soient exécutées de manière non discriminatoire et en consultant les entreprises concernées.

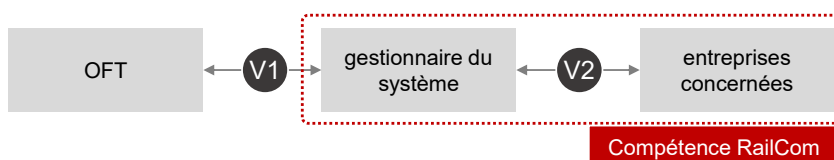
Il existe deux sortes de tâches d'ordre supérieur dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire : **A** On parle de tâche systémique lorsque l'Office fédéral des transports (OFT) mandate un gestionnaire du système pour la tâche en question. Et de solution sectorielle **B** lorsque la branche convient d'attribuer la tâche à une entreprise spécifique, et sans mandat de l'OFT.



A Tâches systémiques

Actuellement, il existe six tâches systémiques : information des clients, ETCS, ZBMS, radio ferroviaire, STI et alimentation en courant de traction. Cinq de ces tâches sont assumées par les CFF en tant que gestionnaire du système, et une, le ZBMS, par le RhB.

Les tâches systémiques sont régies par deux contrats. Dans le contrat 1 (V1), l'OFT convient avec le gestionnaire du système du contenu et de l'ampleur de la tâche systémique. Dans le contrat 2 (V2), le gestionnaire du système convient avec les entreprises concernées de la tâche systémique, du droit de regard et de la répartition des coûts.



Le gestionnaire du système est tenu de garantir l'exécution non discriminatoire des tâches systémiques ; c'est-à-dire qu'il doit appliquer aux autres entreprises concernées les mêmes conditions qu'à sa propre entreprise (p. ex. droit de regard et répartition des coûts). Il doit également informer à temps les entreprises concernées et les consulter lors de travaux de développement. De leur côté, les entreprises concernées sont tenues de collaborer.

La RailCom statue sur les litiges entre le gestionnaire du système et les entreprises concernées. Elle statue sur les actions, reçoit des informations et, dans le cadre de son activité de surveillance, peut vérifier, notamment par le biais d'une enquête menée d'office, si le gestionnaire du système exerce sa tâche d'ordre supérieur de manière non discriminatoire. La RailCom s'efforce de détecter rapidement, en collaboration avec la branche, les risques potentiels de discrimination et d'aboutir à des solutions juridiquement conformes. Cela est particulièrement utile lors de l'élaboration du contrat 2 entre le gestionnaire du système et les entreprises concernées.

B Solutions sectorielles

Dans le cadre des solutions sectorielles, la RailCom surveille que le gestionnaire de branche consulte *toutes* les entreprises sans discrimination lors des travaux de développement qui l'exigent. La RailCom rend des décisions en cas d'action. L'[Alliance Voie ferrée](#) est un exemple de solution sectorielle.

➤ Plus d'informations dans la fiche d'information disponible sur le site de la RailCom.

Divers

Séminaire

Sujet : Accès non discriminatoire aux installations de transbordement TC et aux prestations relevant du fret de proximité
Date : Vendredi 20 novembre 2020, de 14 h 00 à 16 h 00
Lieu : Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen, [aula de l'OFAC](#) ou en streaming en direct
Inscription : Jusqu'au 9 novembre 2020 par courriel à info@railcom.admin.ch (merci de préciser le type de votre participation, virtuelle ou en présentiel)

Plus d'informations dans notre [invitation](#).

Programme	
Accueil et vue d'ensemble de la thématique	Christof Böhler, RailCom
Exposé d'introduction par la RailCom – Installations de transbordement TC Responsabilités et compétences de la RailCom en ce qui concerne les installations de transbordement TC, et notamment les prix et les rabais	Patrizia Danioth Halter, RailCom
Exposé de l'OFT – Prestations dans le fret de proximité Fourniture non discriminatoire de prestations de fret de proximité	Arnold Berndt, OFT
Exposé de CFF Cargo – Prestations dans le fret de proximité Mise en œuvre des exigences légales	Daniel Lützel Schwab, CFF Cargo
Table ronde – Prestations dans le fret de proximité	Plusieurs représentants des entreprises et autorités
Conclusions et perspectives	Patrizia Danioth Halter, RailCom

Transmission de données à la RailCom

La statistique des transports publics répertorie les données statistiques enregistrées chaque année auprès de toutes les entreprises de transport opérant en Suisse et au bénéfice de concessions ou d'autorisations. Depuis le 1^{er} juillet 2020, les entreprises de transport sont tenues de fournir à la RailCom (en plus de l'OFT) les informations requises pour les statistiques officielles des transports ainsi que d'autres documents.

Pour ne pas saisir à double les données déjà collectées, les entreprises de transport peuvent remplir une « déclaration de consentement » afin d'autoriser l'Office fédéral de la statistique à transmettre les données à la RailCom et à l'OFT dans le but de remplir leurs tâches de surveillance.

La loi sur la statistique fédérale restreint l'utilisation de ces données. Les données collectées ne peuvent être utilisées à d'autres fins, à moins qu'une loi fédérale n'autorise expressément une autre utilisation ou que la personne concernée n'y ait consenti par écrit.

Fiche d'information Droit de participation

Sur notre site web, vous trouverez une nouvelle [fiche d'information](#) consacrée au droit de participation des entreprises de transport ferroviaire concernant la planification des investissements à court et à moyen terme des gestionnaires d'infrastructure.

Vérification annuelle des conditions de l'accès au réseau

Les exploitants d'infrastructures ferroviaires sont légalement tenus de publier et de tenir à jour les conditions d'accès et d'utilisation de leurs réseaux ferroviaires. Lors de la vérification annuelle de ces conditions en 2020, la RailCom a mis l'accent sur les gestionnaires de réseaux de petite et moyenne taille. Elle a vérifié si l'obligation de publication était respectée et si les contenus étaient présentés conformément à la loi. Il s'est avéré qu'il fallait intervenir chez plusieurs gestionnaires d'infrastructures. La RailCom a convenu avec les gestionnaires concernés de la manière de combler les manquements existants.