



RailCom – News N° 6

Berne, décembre 2021

Éditorial

Chère lectrice, cher lecteur,

La Suisse dispose d'un des réseaux ferroviaires les plus fréquentés du monde. Afin de renouveler en permanence l'infrastructure ferroviaire et de la développer progressivement, de nombreux chantiers sont menés quotidiennement. Une utilisation illimitée du réseau ferroviaire est aujourd'hui plus l'exception que la règle, et la planification des intervalles est devenue un élément central de la planification des capacités. C'est un grand défi que d'entreprendre les travaux de construction en veillant à ce qu'ils perturbent le moins possible le trafic ferroviaire, mais également à ce que les chantiers avancent efficacement. En raison des exigences contradictoires liées à la construction et à la circulation, la planification des intervalles est considérée à juste titre comme la quadrature du cercle.

Dans le cadre de notre monitoring du marché, nous mettons l'accent sur la planification des intervalles et la gestion des restrictions de capacité correspondantes. La RailCom veille à ce que, dans le cadre de ces processus, les gestionnaires d'infrastructure fournissent en temps utile les informations nécessaires aux utilisateurs du réseau, à ce qu'ils traitent ces derniers sur un pied d'égalité et à ce qu'ils règlent les éventuels conflits de manière équitable. À la fin du mois de novembre, nous avons organisé un séminaire sur cette thématique. Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet dans la présente newsletter.

Bonne lecture !



Patrizia Danioth Halter, présidente

Planification non discriminatoire des intervalles

La planification de créneaux horaires (intervalles) pour les travaux de construction de l'infrastructure ferroviaire est un processus très complexe. La planification des capacités et plus particulièrement la planification des intervalles étant des éléments de l'accès au réseau, elles sont soumises au principe de non-discrimination et donc à la compétence de surveillance de la RailCom. En 2021/22, la RailCom met en lumière la manière dont les gestionnaires d'infrastructure mettent en œuvre les processus liés à la planification des intervalles et dont ils impliquent ce faisant les entreprises de transport. À la fin du mois de novembre 2021, la RailCom a organisé un séminaire sur cette thématique.

Contexte

Le taux élevé d'utilisation du réseau ferroviaire suisse entraîne d'importants défis de planification et d'organisation. Les travaux de construction doivent être réalisés de manière à permettre un travail efficace sur les chantiers, tout en perturbant le moins possible le trafic ferroviaire et donc le transport des voyageurs et des marchandises. La procédure suivie par les gestionnaires d'infrastructure (GI) est constituée de trois étapes (voir figure). Les GI définissent les besoins en matière de construction pour leurs réseaux sur la base des projets d'aménagement et de la nécessité d'entretenir les installations existantes (p. ex. caténaires, voies ferrées, installations de sécurité). Ensuite, ils finalisent les détails des différents projets et définissent dans les grandes lignes les besoins en temps et en espace pour les créneaux de construction. Cela permet aux planificateurs de capacité de déterminer les intervalles de construction, d'évaluer l'ampleur de la restriction de capacité et de définir des « mesures de remplacement » telles que des tronçons de ralentissement, des déviations ou des bus de remplacement.

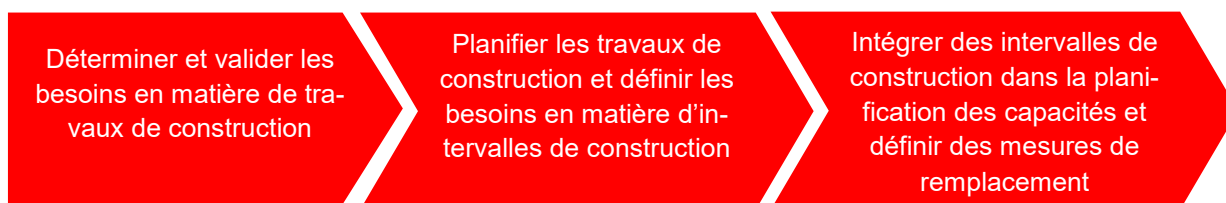


Figure : Schéma du processus suivi lors de la réalisation de travaux de construction sur l'infrastructure ferroviaire.

Non-discrimination et tâches de la RailCom

En tant que commission décisionnelle indépendante, la RailCom doit surveiller l'accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire¹. En Suisse, l'accès à l'infrastructure ferroviaire (accès au réseau) est soumis au principe de non-discrimination². La planification des intervalles fait partie de la planification des capacités pour l'accès au réseau. Ainsi, les GI doivent planifier les intervalles ou les restrictions de capacité et définir les mesures de remplacement en respectant le principe de non-discrimination. Il y a discrimination lorsque des acteurs ou des situations sont traités différemment – favorablement ou défavorablement – sans motif suffisant. Un motif est considéré comme suffisant s'il est justifié objectivement, raisonnable et compréhensif. Il serait par exemple discriminatoire que, dans le cas de fermetures de tronçons répétées sur une section de ligne très fréquentée, ce soit toujours la même entreprise de transport ferroviaire (ETF) qui doive interrompre la circulation de ses trains et organiser des bus de remplacement pour le transport des voyageurs.

¹ Art. 40a^{ter} de la loi fédérale sur les chemins de fer

² Art. 9a de la loi fédérale sur les chemins de fer en relation avec l'art. 10 de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire

Dans le cadre du monitoring du marché de 2021/22, la RailCom analyse en particulier la planification des intervalles et la définition de mesures de remplacement. Sur la base des clarifications apportées jusqu'à présent, elle identifie trois principes essentiels :

- **La transparence** : cela signifie par exemple que toutes les ETF concernées par des travaux de construction sont informées à temps et de la même manière des restrictions de capacité qui en découlent pour le trafic ferroviaire et des mesures de remplacement prévues.
- **La participation** : avec ce principe, la RailCom prévoit par exemple que toutes les ETF peuvent faire valoir leurs intérêts dans les concepts de remplacement et, si nécessaire, faire leurs propres propositions pour ces concepts.
- **L'équité** : cela signifie par exemple qu'en cas de conflit dans la planification des intervalles, les mêmes processus, normes et procédures de règlement des conflits s'appliquent pour toutes les ETF.

La transparence, la participation et l'équité sont des éléments essentiels de l'ensemble du processus de planification et de mise en œuvre. C'est tout particulièrement le cas lorsque le GI examine et valide les concepts de remplacement en collaboration avec les ETF. C'est pourquoi la RailCom se base entre autres sur ces trois principes pour contrôler les processus de planification des intervalles appliqués.

Séminaire « Planification non discriminatoire des intervalles : utopie ou réalité ? »

Le 26 novembre 2021, la RailCom a organisé un séminaire sur la planification des intervalles. Parmi les quelque 70 participants figuraient notamment des représentants des GI, des ETF et des commanditaires, ainsi que des autorités cantonales, nationales et internationales. La RailCom a présenté à cette occasion ses activités liées à la planification des intervalles. Ensuite, des représentants de CFF Infrastructure ont expliqué la manière dont ils gèrent la planification des travaux et des capacités ([présentations](#) en allemand). CFF Infrastructure joue un rôle central dans la planification des intervalles pour une grande partie des tronçons à voie normale en Suisse.

Les présentations ont été suivies d'une table ronde avec les participants suivants :

- Seraina Flury, CFF Infrastructure
- Joachim Joos, BLS Mobilité des voyageurs
- Ulla Kempf, CFF Cargo International
- Franz Marty, CFF Infrastructure
- Hans Ruedi Rihs, canton d'Argovie
- Philipp Wegmüller, railCare
- Ursula Erb, RailCom (animation)

La table ronde a porté sur la transparence, la participation et l'équité, qui sont des aspects essentiels pour garantir la non-discrimination. Les messages clés suivants ont été mis en avant :

Transparence

- Tous les participants à la table ronde reconnaissent le travail accompli par le GI et par les organes créés spécifiquement pour la gestion commune des concepts de remplacement (p. ex. réunion de pilotage pour la gestion des capacités). Il est essentiel de fournir à temps des informations transparentes concernant toutes les restrictions de capacité prévues.
- En tant que commanditaires de prestations dans le transport régional de voyageurs, les cantons sont inclus dans les discussions à ce sujet par les ETF concernées. L'une de leurs priorités est de garantir les chaînes de transport. Il est donc important qu'ils connaissent suffisamment tôt les concepts de remplacement qui ont de grandes répercussions et qui pourraient éventuellement affecter les correspondances de trains et de bus dans les différents nœuds.

Participation

- Le GI est favorable à ce que les ETF fassent des propositions pour optimiser les approches actuelles et même pour élaborer des concepts alternatifs. L'accent est mis d'une part sur des solutions de planification qui minimisent les implications pour les voyageurs/marchandises et pour les entreprises de transport responsables, et d'autre part sur un horaire solide et stable.
- Pour les ETF concernées, il est important d'évaluer le nombre en constante hausse des concepts de remplacement (2021 : 150 ; 2022 : 200 ; 2023 : 270), mais cela représente une charge importante en termes de personnel et de temps.
- Le GI étudie une nouvelle orientation pour la future procédure de planification qui mettra l'accent sur la stabilité du réseau et la mise en œuvre des mesures de remplacement. Les ETF estiment que la création de plateformes numériques communes offre d'autres possibilités d'optimisation.

Équité

- Le GI examine les répercussions de tous les concepts de remplacement sur les différents modes de transport ainsi que sur les ETF, mais il n'assure actuellement aucun monitoring des implications pour les différentes ETF.
- Les ETF demandent une « symétrie des sacrifices » juste qui répartisse de manière équitable les répercussions des différentes restrictions de capacité entre toutes les ETF et tous les modes de transport concernés.
- Le service d'attribution des sillons participe au processus, notamment lors de la validation des mesures de remplacement, et contrôle que toutes les parties prenantes soient impliquées de manière équivalente et que leurs besoins soient pris en compte de manière adéquate.

Perspectives

La RailCom continuera d'analyser les processus de planification des intervalles en 2022. Pour ce faire, elle observera dans certains chantiers comment les principes de non-discrimination sont mis en œuvre dans la pratique. Elle se basera sur ces analyses et sur les conclusions tirées du séminaire pour déterminer dans quelle mesure il est nécessaire d'intervenir et définir en cas de besoin des mesures en collaboration avec les entreprises concernées.

Divers

Nouvelles fiches d'information sur l'observation du marché

Afin d'observer l'évolution du paysage ferroviaire suisse, la RailCom recueille des données disponibles qui sont en lien avec certaines de ses tâches. Dans le cadre de la réorientation de son activité d'observation du marché, la RailCom a élaboré trois [fiches d'information](#), portant respectivement sur le réseau ferroviaire suisse, le transport ferroviaire de voyageurs et le transport ferroviaire de marchandises. Ces fiches d'information seront complétées régulièrement. Nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires ou de vos suggestions à ce sujet (info@railcom.admin.ch).

Contrat européen d'utilisation de l'infrastructure

Dans le cadre d'une taskforce commune, RailNetEurope (RNE) et le Comité international des transports ferroviaires (CIT) ont élaboré un contrat européen d'utilisation de l'infrastructure harmonisé. Il s'agit d'un modèle de contrat que les GI peuvent utiliser pour convenir de l'utilisation de leur infrastructure avec les ETF. L'objectif est que ce modèle soit repris le plus largement possible par les GI dans toute l'Europe afin de réduire la complexité de cette procédure, notamment pour les ETF qui sont actives dans plusieurs pays et sur les sillons de différents GI.

Ce modèle est une étape importante dans l'amélioration de l'interopérabilité européenne, y compris sur les plans contractuel et administratif. Étant donné qu'il contient des dispositions légales relevant du droit de l'UE qui ne sont pas directement applicables en Suisse, il ne peut pas être repris tel quel par les GI du réseau suisse pour tous les points. Toutefois, il devrait être tout à fait possible de modifier la convention d'utilisation du réseau pour qu'elle se rapproche de ce modèle tout en tenant compte des spécificités de la Suisse.

En raison de la diversité des situations dans les différents pays et du caractère volontaire de l'utilisation du modèle, une harmonisation matérielle ne sera probablement possible qu'à long terme.

Carte du réseau mise à jour

Une carte donnant un aperçu du réseau ferroviaire suisse pourrait-elle vous intéresser ? Vous trouverez sur notre site Internet une [carte](#) mise à jour présentant l'infrastructure des chemins de fer à voie normale et à voie métrique.