



## RailCom – News N° 7

Berne, juin 2022

### Éditorial

Chère lectrice, cher lecteur,

Dans la présente newsletter, nous expliquons comment nous veillons à la mise en œuvre, en collaboration avec la branche, des obligations relatives aux services de fret de proximité conformément à l'art. 6a de l'ordonnance sur le transport de marchandises et comment nous tenons compte des différentes situations des acteurs concernés. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2020, les entreprises qui fournissent des prestations sur le dernier kilomètre sont tenues de le faire de manière non discriminatoire.

En outre, dans le cadre de notre monitoring du marché, nous mettons actuellement l'accent sur la gestion des capacités en cas de restrictions dues à des travaux sur le réseau ferroviaire. Les gestionnaires d'infrastructure sont tenus de planifier les intervalles ou les restrictions de capacité et de définir les mesures de remplacement en respectant le principe de non-discrimination. Dans ce numéro de la newsletter, nous présentons les mesures dont nous sommes convenus avec CFF Infrastructure. Le défi d'une planification prévisionnelle et fiable des intervalles de construction et des concepts de remplacement consiste à informer de manière transparente les entreprises concernées et à optimiser la participation effective et l'égalité de traitement.

Je vous annonce également que nous avons publié notre [rapport d'activité 2021](#) sur notre site Internet.



Bonne lecture !

Patrizia Danioth Halter, présidente

## Services de fret de proximité : mise en œuvre des obligations

Dans notre [newsletter N° 5](#), nous avons expliqué que les services de fret de proximité devaient être fournis de manière non discriminatoire (art. 6a de l'ordonnance sur le transport de marchandises [OTM]). Nous aidons la branche à mettre en œuvre cette obligation conformément à la législation et montrons aux entreprises concernées comment tenir compte des différentes conditions-cadres.

### Acteurs concernés

Conformément à l'art. 6a OTM, toutes les entreprises qui fournissent des prestations ou des prestations partielles sur le dernier kilomètre sont tenues de fournir leur service de fret de proximité de manière non discriminatoire. Outre les entreprises de transport ferroviaire (ETF) de marchandises, cela concerne les exploitants de voies de raccordement, les entreprises spécialisées dans la location de personnel et les prestataires de services de manœuvre.

L'éventail des entreprises concernées s'étend des ETF qui ne fournissent en principe que des prestations de gare à gare à celles qui fournissent des prestations sur le dernier kilomètre exclusivement pour leurs propres besoins, en passant par les ETF qui fournissent également ces prestations dans leur intégralité à des tiers. De plus, de nombreux exploitants de voies de raccordement fournissent des services de manœuvre pour eux-mêmes ou pour des tiers. Sont également concernées les entreprises qui assurent elles-mêmes les mouvements de manœuvre sur le dernier kilomètre ou qui proposent sur le marché des prestations partielles concernant le dernier kilomètre (p. ex. inspections techniques au départ du train).

Nous avons dressé un inventaire des entreprises, des transports et des prestations concernés par l'art. 6a OTM et avons établi une [fiche d'information](#) à ce sujet. Celle-ci présente les obligations concrètes qui découlent du principe de non-discrimination.

### Obligation de publication

Les entreprises concernées sont notamment tenues de publier les conditions fondamentales de la fourniture de prestations, de la planification et de l'attribution des ressources, ainsi que des rabais et de la fixation des prix (voir [fiche d'information](#)).

Suite à un dialogue mené avec la branche, nous recommandons aux entreprises de publier les informations suivantes :

- l'offre de prestations (y c. les services de fret de proximité fournis en plus des mouvements de manœuvre sur le dernier kilomètre) ;
- la procédure formelle et ses délais pour la commande (ou l'annulation) de prestations et pour l'accord contractuel relatif à cette acquisition ;
- les estimations de prix pour les ressources et prestations requises ;
- d'autres informations qui sont de première importance pour le client lors de l'acquisition de prestations (p. ex. le lieu de la fourniture de la prestation).

La RailCom met à disposition un [modèle](#) pour la publication des informations susmentionnées. Elle favorise ainsi la transparence et propose un standard de publication de ces données.

### **Obligation de publication simplifiée**

Les exploitants de voies de raccordement qui fournissent des prestations de manœuvre dans un périmètre dans lequel aucune installation de transbordement TC n'est exploitée doivent communiquer les conditions susmentionnées uniquement sur demande. Sur leur site Internet, ils doivent seulement indiquer s'ils possèdent une locomotive et du personnel de locomotive et quels mouvements de manœuvre ils effectuent actuellement pour leurs propres besoins.

### **Informations dignes de protection sur le plan économique et accès protégé par un mot de passe**

Les informations dignes de protection sur le plan économique peuvent être publiées dans une zone du site protégée par un mot de passe. Toutes les autres informations (notamment l'offre de prestations et la procédure formelle) doivent être accessibles sans mot de passe. Si les clients sollicitent l'accès (mot de passe) à une prestation pour laquelle ils présentent un réel intérêt, les entreprises sont tenues de le leur accorder dès que possible et gratuitement. Les clients pour lesquels l'accès aux informations est entravé ou a été refusé peuvent s'adresser à la RailCom.

## Transparence, participation et égalité de traitement dans la planification des intervalles

Dans le cadre d'un sujet prioritaire de 2021/22, nous avons analysé la gestion des capacités en cas de restrictions dues à des travaux sur l'infrastructure ferroviaire. Avec CFF Infrastructure, nous sommes convenus de mesures visant à garantir la transparence, la participation et l'égalité de traitement concernant la planification des intervalles et les concepts de remplacement au profit des ETF concernées.

### Contexte

Le principe de l'accès non discriminatoire au réseau s'applique à la planification des intervalles, qui fait partie de la planification des capacités. Les gestionnaires d'infrastructure (GI) sont donc tenus de planifier les intervalles ou les restrictions de capacité et de définir les mesures de remplacement en respectant le principe de non-discrimination.

Dans le cadre du monitoring de marché, la RailCom analyse en particulier la manière dont CFF Infrastructure procède à la planification des intervalles et définit les mesures de remplacement. L'accent a été mis sur CFF Infrastructure car il s'agit du plus grand GI, qui joue donc un rôle central dans la planification des intervalles sur le réseau suisse à voie normale. Dans notre dernière newsletter ([RailCom – News N° 6](#)), nous avons expliqué que nous vérifions le respect de la non-discrimination sur la base des trois critères suivants :

- **la transparence** : les informations et la procédure sur lesquelles repose la planification des intervalles doivent être connues et compréhensibles ;
- **la participation** : la participation active et la collaboration concrète des utilisateurs du réseau concernés doivent être garanties ;
- **l'égalité de traitement et le traitement préférentiel** : le GI doit traiter toutes les ETF de la même manière, indépendamment du type de transport auquel celles-ci appartiennent ou du fait qu'il s'agisse de leur propre ETF ou d'une ETF tierce.

Les utilisateurs du réseau sont globalement satisfaits de la manière dont CFF Infrastructure assume la tâche exigeante de planifier les intervalles et apprécient leur possibilité de participation. Toutefois, pour garantir la non-discrimination en continu, différentes mesures doivent être prises. Nous précisons ci-après dans quels domaines la RailCom est convenue de mesures avec CFF Infrastructure.

### Bases stratégiques et conceptuelles et bases de planification

Tant pour la définition des besoins en matière de construction que pour la planification des intervalles et l'élaboration de mesures de remplacement, CFF Infrastructure s'appuie sur différents principes, d'une part aux niveaux stratégique et conceptuel, et d'autre part au niveau de la planification et de l'exploitation. Les mêmes conditions s'appliquent au trafic voyageurs et au trafic marchandises. Il faut donc tenir compte des différentes spécificités de ces deux types de trafic : dans le transport de voyageurs soumis à concession, il existe des projets d'offre stables à long terme, ce qui n'est que partiellement possible dans le transport de marchandises en raison de la concurrence entre les ETF et les flux de trafic plus volatils. Afin d'obtenir des résultats optimaux pour tous les utilisateurs du réseau, CFF Infrastructure définira les principes et les bases de la planification, et les communiquera ensuite aux ETF. CFF Infrastructure imposera ces bases dans son organisation, les communiquera aux ETF et accroîtra ainsi la transparence.

### Participation à la planification des travaux à long terme

En ce qui concerne la planification des travaux de CFF Infrastructure, il est difficile de trouver le juste milieu entre communiquer les informations le plus tôt possible et garantir la plus grande fiabilité possible, notamment en raison de retards de projets, d'interdépendances avec d'autres interventions, de redéfinitions des priorités et d'oppositions. Il est d'ores et déjà possible d'annoncer des réductions de capacité dans le plan d'utilisation du réseau pour des travaux planifiables. Cette possibilité doit être davantage exploitée afin que tous les utilisateurs du réseau puissent s'impliquer à temps et de manière égale dans la planification à long terme du portefeuille de construction.

## Monitoring de l'égalité de traitement

Lors de la réunion de pilotage pour la gestion des capacités, les planificateurs d'intervalles de CFF Infrastructure présentent leurs projets relatifs aux concepts de remplacement et en discutent avec les ETF concernées. Les ETF apprécient ces réunions mensuelles et les jugent positives. Lorsque des concepts de remplacement sont contestés, il faut chercher une solution en veillant à la transparence et à l'égalité. Les ETF doivent donc être flexibles et prêtes à faire des compromis. En fin de compte, il incombe néanmoins à CFF Infrastructure de mettre en œuvre des concepts de remplacement non discriminatoires dans lesquels aucune ETF ni aucun type de trafic ne sont systématiquement privilégiés ou désavantagés. Dans cette optique, CFF Infrastructure demandera à l'avenir aux ETF de lui transmettre des feed-back de manière ciblée et standardisée. Des sondages systématiques doivent servir à développer une culture du feed-back qui révèle les inégalités de traitement et permettre de les compenser par des mesures de la part de CFF Infrastructure.

## Perspectives

La RailCom est convenue de mesures avec CFF Infrastructure et participe à leur mise en œuvre. Dans une prochaine étape, la RailCom abordera également cette thématique avec SOB Infrastruktur et BLS Netz, et déterminera quelles mesures sont nécessaires dans chacune des deux entreprises.

## Divers

### Rapport sur le monitoring du marché de l'IRG-Rail

Les régulateurs ferroviaires de plus de 30 pays européens se sont regroupés au sein de l'IRG-Rail (« Independent Regulators' Group – Rail »). La RailCom compile les données de la Suisse pour le rapport sur le monitoring de marché publié chaque année par l'IRG-Rail. Le [10e rapport sur le monitoring de marché](#) (uniquement en anglais), qui a été publié récemment, présente des données sur le réseau ferroviaire, sur les prix du sillon ainsi que sur les marchés des trafics marchandises et voyageurs dans les pays européens. En outre, il analyse l'influence de la pandémie de COVID-19 sur le transport de marchandises et de voyageurs.

### Publication du rapport d'activité 2021

Vous trouverez notre dernier rapport d'activité [ici](#). Pour l'année 2021, l'accent a été mis sur la planification des intervalles ainsi que sur les prix et rabais appliqués aux installations de transbordement du transport combiné cofinancées par la Confédération.

### Article de la RailCom sur les mesures de construction et d'entretien publié dans la *Schweizer Eisenbahn-Revue*

Dans le numéro 5/2022 de la *Schweizer Eisenbahn-Revue*, la RailCom a publié un article concernant les mesures de construction et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire suisse. Avec l'aimable accord de la maison d'édition Minirex AG, nous mettons à votre disposition [l'article](#) sur notre site Internet (uniquement en allemand).