



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Commission des chemins de fer RailCom

RailCom – News N° 8

Berne, novembre 2022

Éditorial

Chère lectrice, cher lecteur,

Au cours des derniers mois, nous avons travaillé à l'élaboration de conditions équitables et transparentes en matière de gestion des sillons et des capacités des installations de transbordement TC cofinancées par la Confédération. Afin de soutenir les propriétaires et les exploitants de ces installations dans le respect des obligations légales, nous avons entre autres établi un modèle pour la publication des principes fondamentaux et des règles en matière d'attribution des sillons et de planification des capacités. L'objectif est que tous les clients actuels et futurs connaissent ces règles en vigueur et soient traités de la même manière. Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet dans la présente newsletter.



Bonne lecture !

Patrizia Danioth Halter, présidente

Gestion des sillons et des capacités pour les installations de transbordement TC conformément au principe d'accès non discriminatoire.

La Confédération a cofinancé près de 30 installations de transbordement TC réparties dans toute la Suisse. Les propriétaires ou exploitants sont tenus d'assurer un accès non discriminatoire à leurs installations. Cette interdiction de discrimination concerne, entre autres, la gestion des sillons et des capacités. La RailCom est responsable de l'application de la législation et a rédigé dans le cadre des priorités définies en matière de surveillance des [normes](#) communes pour toute la branche.

La RailCom définit des normes pour la branche

Quand on parle de gestion des sillons et des capacités, il s'agit concrètement d'attribuer les créneaux horaires pour l'utilisation des infrastructures TC et de gérer les conflits pouvant survenir lors de l'attribution des capacités de transbordement d'une installation donnée. À ce sujet, la RailCom a mené une enquête auprès des installations de transbordement TC cofinancées par la Confédération. Il en ressort que la qualité et le degré de développement en matière de gestion des sillons et des capacités ainsi que de publication varient énormément d'une installation à l'autre. Certains acteurs n'ont que des règles implicites et gèrent les processus au cas par cas. De tels procédés manquent de transparence. Afin de prévenir toute discrimination, la RailCom a rédigé des [normes](#) communes, présentées plus en détail ci-dessous.

Compétence de la RailCom

L'art. 6 de l'ordonnance sur le transport de marchandises prévoit que les propriétaires et les exploitants des installations de transbordement TC cofinancées par la Confédération octroient aux tiers un accès non discriminatoire à leurs installations. Conformément à l'art. 40a^{ter} de la loi fédérale sur les chemins de fer, la RailCom surveille l'accès non discriminatoire aux infrastructures, statue sur les litiges et peut lancer d'office des enquêtes. En 2022, dans le cadre de notre surveillance concomitante, nous mettons l'accent sur la gestion des sillons et des capacités.

Modèle pour la publication des règles concernant l'attribution des sillons

Afin de soutenir les propriétaires et les exploitants d'installations de transbordement TC cofinancées par la Confédération lors de la mise en œuvre des normes légales, nous avons rédigé un [modèle pour la publication](#). Vous y trouverez les principes et les règles applicables en matière de planification et d'attribution des sillons de manière générale, mais aussi en cas de divergence ou de retard. Ce document devrait garantir que tous les clients actuels et futurs connaissent les règles applicables et soient traités sans discrimination. La gestion des sillons et des capacités doit être transparente, compréhensible pour des tiers et non discriminatoire.

Autres normes

En plus du modèle présenté ci-dessus, les [normes](#) de la RailCom précisent également que les propriétaires et les exploitants d'installations de transbordement TC cofinancées par la Confédération...

- ... informent chaque année la RailCom des demandes reçues concernant le trafic ferroviaire et, le cas échéant, des raisons ayant conduit à un refus ;
- ... lui communiquent s'ils cumulent également les rôles d'opérateur ou de logisticien en plus de l'exploitation d'une installation de transbordement TC ;
- ... répertorient à l'interne les employés ayant accès à des données confidentielles, les sensibilisent à cette problématique et garantissent le respect de la confidentialité ;
- ... vérifient régulièrement les contrats pluriannuels et réévaluent fréquemment les sillons concernés.

Perspectives

Lors du séminaire qui aura lieu le vendredi 4 novembre 2022, nous aurons l'occasion d'aborder avec la branche les normes évoquées ci-dessus. Dès la mi-novembre 2022, vous trouverez [sur notre site](#) un résumé des idées échangées au cours du séminaire. Par la suite, la branche sera invitée à mettre en œuvre les normes évoquées. N'hésitez pas à nous contacter pour toute question ou remarque à ce sujet.

Maîtrises de système

La RailCom surveille l'exécution non discriminatoire des « tâches systémiques ». Elle soutient les entreprises et les organisations concernées lors de la mise en œuvre de leurs obligations légales.

Tâches d'ordre supérieur liées au transport ferroviaire

Les tâches d'ordre supérieur liées au transport ferroviaire ou aux transports publics en général (également appelées « tâches systémiques ») peuvent être transmises à un gestionnaire du système mandaté par l'OFT (qu'il soit l'exploitant d'une infrastructure ou un tiers). Il existe sept tâches systémiques actuellement.

Tâche systémique	Gestionnaire du système
Information des clients	CFF SA
ETCS	
Radio ferroviaire	
STI ATF/ATV	
Courant de traction 16,7 Hz	
ZBMS (contrôle de la marche des trains sur voie métrique)	RhB SA
Interaction véhicule/parcours, voie métrique	RAILplus SA (plate-forme de coopération des chemins de fer à voie métrique)

La RailCom veille à ce que les gestionnaires du système garantissent l'exécution non discriminatoire de leurs tâches. Elle s'engage à ce que les prescriptions de l'art. 37, al. 5 et 6 de la loi fédérale sur les chemins de fer soient respectées, c'est-à-dire que...

- ... les entreprises concernées disposent d'un droit de regard et collaborent ;
- ... elles sont régulièrement informées
- ... et consultées de manière appropriée lors de la suite du développement.

Mise en œuvre dans des contrats écrits

Après que l'OFT a convenu de la tâche dans un contrat avec le gestionnaire du système, ce dernier est tenu de conclure un autre contrat avec les entreprises concernées. Ces contrats doivent mentionner la tâche systémique, la consultation des entreprises concernées lors de la suite du développement et la répartition des coûts. Quel est l'état actuel de ces contrats ?

- En ce qui concerne la maîtrise des systèmes ETCS, du courant de traction 16,7 Hz et de l'information des clients, le gestionnaire du système (CFF) a élaboré des modèles de contrat correspondants pour la collaboration avec les entreprises concernées.
- Il n'est pas indiqué de rédiger des contrats pour la maîtrise du système le plus petit, le STI ATF/ATV (applications télématiques au service de fret/des voyageurs). Afin toutefois de tenir régulièrement informées les entreprises concernées et de les consulter de manière adéquate lors

du développement de la maîtrise du système, l'UTP envoie une newsletter à toutes les entreprises de transport de Suisse (ATF) et l'Alliance SwissPass à toutes les entreprises de transport du Service direct national (ATV). La présente newsletter aborde la révision en cours des STI ATF et ATV ainsi que les changements à venir dans cette branche.

- Dans le cadre de la maîtrise du système Radio ferroviaire, les règles prévues à l'art. 37, al. 5 et 6, LCdF, ne sont pas encore mises en application puisque l'OFT et le gestionnaire de système CFF n'ont pas encore conclu de contrat à ce sujet.

Vous trouverez plus d'informations à ce sujet dans notre [Fiche d'information](#).

Divers

Quid du droit de participation

Les entreprises de transport ferroviaire et les raccordés concernés ont le droit de participer à la planification des investissements à court et moyen terme (art. 37a de la LCdF). Cela signifie que les gestionnaires d'infrastructure doivent avoir le temps de les informer des investissements prévus et que les entreprises doivent pouvoir se positionner à ce sujet et déposer leurs demandes dans les délais.

Les compétences de la RailCom et de l'OFT sont définies comme suit :

- La RailCom est compétente pour l'application du droit de participation et donc pour garantir le *processus de participation*.
- L'OFT a la compétence de décider du *contenu* des investissements planifiés ainsi que des demandes d'investissements matériels de la part des ETF et des raccordés.

L'année passée, un groupe de travail de l'UTP a été mis sur pied afin d'élaborer des normes pour toute la branche sous la forme de recommandations quant au droit de participation. Ces recommandations n'ont pas encore été publiées mais sont déjà consultables sous forme de projet. Néanmoins, l'article de loi portant sur le droit de participation, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2021, doit être respecté. Les gestionnaires d'infrastructure sont responsables de sa mise en œuvre et la RailCom procède à des vérifications auprès des différents gestionnaires.

Vous trouverez plus d'informations à ce sujet dans notre [Fiche d'information](#).

Nouvelle collaboratrice au secrétariat technique

Dès septembre 2022, Mme Ana Dettwiler renforce les effectifs du secrétariat technique de la RailCom. En sa qualité d'avocate, elle est responsable de tous les dossiers juridiques de la RailCom, notamment en ce qui concerne les procédures administratives et de surveillance. En parallèle de son activité à la RailCom, Mme Dettwiler est également juge à la Cour constitutionnelle et administrative du Tribunal cantonal de Bâle-Campagne. Mme Dettwiler a étudié le droit à l'Université de Heidelberg et a travaillé pendant 17 ans en tant qu'avocate indépendante à Liestal.

