



RailCom – News N° 9

Berne, juin 2023

Éditorial

Chère lectrice, cher lecteur,

Jusqu'à février 2023, le Conseil fédéral a procédé à une consultation visant le perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse. Dans sa prise de position, la RailCom a souligné l'importance de disposer de conditions-cadres cohérentes et non discriminatoires pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises, afin que les subventions fédérales envisagées déploient l'effet souhaité. Afin d'éviter toute distorsion de la concurrence, par ex. en raison de subventions croisées, nous conseillons d'opérer une séparation nette entre les prestations autofinancées et subventionnées, tant sur le plan juridique que financier. Vous trouverez de plus amples informations sur les recommandations de la RailCom dans une brève contribution à la page 6 de la présente newsletter.

Dans deux articles de fond, nous nous penchons également sur certains aspects du transport de marchandises, notamment notre surveillance concomitante en lien avec les voies de débord (p. 2 et suivantes). Dans le cadre de l'une des priorités du monitoring du marché, nous avons mis au point, en collaboration avec les acteurs de la branche, un train de mesures visant à garantir une gestion non discriminatoire de ces installations.

Nous vous informons également des résultats de notre enquête menée auprès des entreprises suisses de transport ferroviaire de marchandises à voie normale (p. 4 et suivantes). Nous avons mené ce type d'enquête pour la première fois en 2022 dans le but d'obtenir, à la source, des données pertinentes pour l'évaluation des risques de discrimination, de relever l'avis des ETF et d'affiner les connaissances de la RailCom sur les thématiques pertinentes pour la pratique.



Bonne lecture !

Patrizia Danioth Halter, présidente

Train de mesures pour garantir une gestion non discriminatoire des voies de débord

Chaque automne en Suisse, plus d'un million de tonnes de betteraves sucrières sont transbordées depuis des camions vers le rail. Cette denrée agricole et d'autres marchandises sont transbordées sur ce qu'on appelle des voies de débord. Dans le cadre de l'une des priorités du monitoring du marché, la RailCom a analysé les processus de gestion des voies de débord et mis au point un train de mesures en collaboration avec les gestionnaires d'infrastructure (GI).

Prestation complémentaire « utilisation de voies de débord »

La figure ci-dessous montre les étapes du processus de gestion des voies de débord. Les entreprises de transport ferroviaire (ETF) intéressées trouveront un résumé des offres de voies de débord dans le catalogue des prestations des GI (liste des gares). Si elles souhaitent utiliser une installation en particulier (par ex. pour transborder des marchandises telles que du bois, des déchets ou de la betterave sucrière, mais aussi des conteneurs du transport combiné, en utilisant pour ce faire des engins de transbordement mobiles), elles peuvent commander la prestation complémentaire « utilisation de voies de débord ». Formellement, le Service suisse d'attribution des sillons (SAS) vérifie les commandes et les transmet aux GI concernés, qui proposeront des capacités. C'est sur cette base que le SAS procède à l'attribution formelle. Si plusieurs ETF commandent des prestations sur une même installation, elles se coordonnent entre elles. Le SAS intervient en cas de conflit. En règle générale, aucune intervention du SAS n'est nécessaire.

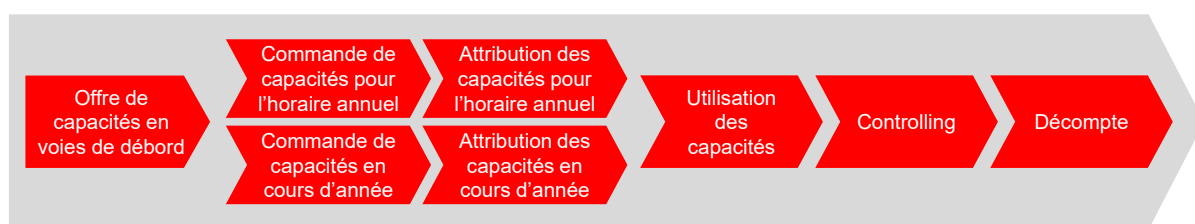


Figure : processus de gestion des capacités des voies de débord.

Surveillance concomitante assurée par la RailCom

Étant donné que les voies de débord font partie de l'infrastructure ferroviaire, elles sont soumises au principe de l'accès non discriminatoire au réseau (art. 9a, LCdF). Les GI sont donc tenus de mettre leurs voies de débord à la disposition de tiers, pour autant qu'ils disposent des ressources nécessaires. En outre, les GI doivent rendre leurs prix publics. Entre 2022 et 2023, en collaboration avec les GI CFF, BLS et SOB ainsi qu'avec le SAS et certaines ETF, la RailCom a analysé les processus de gestion des voies de débord. La RailCom, les GI et le SAS se sont accordés sur des mesures contraignantes pour réduire le risque de discrimination dans les domaines qui, selon l'analyse, requièrent des améliorations.

Transparence de l'offre

Pour assurer un accès non discriminatoire aux voies de débord, tous les commanditaires doivent bénéficier d'informations à jour et fiables sur les capacités disponibles. Jusqu'à présent, les sites des installations disposaient de sources d'information éparées. La plupart du temps, il manquait des données détaillées. En accord avec la RailCom, les GI publieront à l'avenir, pour leurs installations, une liste facile d'accès et claire présentant les particularités techniques et opérationnelles ainsi que les conditions générales d'utilisation.

Documentation des commandes

La transparence n'est pas seulement importante pour l'offre, mais aussi en ce qui concerne l'utilisation des installations et la facturation des prestations. Les GI informeront désormais la RailCom des prestations acquises sur leurs voies de débord, de sorte à vérifier chaque année

- si les capacités utilisées correspondent aux capacités attribuées ;
- si les GI traitent de manière égale les différents utilisateurs lors de la facturation des prestations acquises ;
- quel usage les ETF font des voies de débord attribuées (manœuvres de transbordement ou de stationnement).

Opérations à venir : surveillance proactive des utilisations multiples et de la résolution des conflits

Le processus d'établissement de l'horaire annuel comprend des exigences formelles pour les commandes, mais il en manque pour les opérations à venir : si une ETF souhaite, en cours d'année, utiliser une voie de débord en particulier, elle coordonne ses besoins avec l'utilisateur principal (*prime user*¹). Les ETF règlent ce genre de questions entre elles de manière informelle et, en général, sans faire intervenir le SAS. À l'avenir, le SAS surveillera ce type d'arrangements en cours d'année de manière proactive, afin de s'assurer que le principe d'égalité de traitement des ETF est respecté.

¹ Le/la commanditaire qui, au moment de l'établissement de l'horaire annuel, s'est vu attribuer à l'avance l'utilisation d'une installation en particulier.

Enquête sur l'accès au réseau et les prestations de fret de proximité

La RailCom garantit l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, aux installations de transbordement du transport combiné ainsi qu'aux prestations de fret de proximité. Afin d'évaluer la situation actuelle dans ces domaines de manière à refléter les réalités de la pratique, la RailCom a mené en 2022 une enquête auprès des ETF de marchandises. Cette enquête visait à obtenir, à la source, des informations et des appréciations sur les interactions entre les ETF et les GI.

Vue d'ensemble et résultats

Sur 20 ETF opérant sur le réseau suisse à voie normale avec une autorisation d'accès au réseau, 18 ont participé à l'enquête. Ce taux de participation élevé et les nombreux commentaires montrent que les thèmes abordés revêtent une importance majeure.

Afin de faciliter la tâche aux ETF participantes, l'enquête était compacte et se concentrait sur certains thèmes choisis, l'accès au réseau ferroviaire et les prestations de fret de proximité. L'enquête a été réalisée sur mandat de la RailCom par un institut de sondage externe et structurée en trois parties :

Partie 1 : Évaluation générale par les ETF des champs d'interaction entre GI et ETF :

- Développement du réseau
- Conditions d'accès au réseau
- Planification des capacités
- Utilisation des sillons
- Service après-vente

Partie 2 : Thème approfondi : prestations de fret de proximité

Partie 3 : Questions ouvertes, avis personnel des différentes ETF

En quelques mots

- Les ETF interrogées sont pour la plupart satisfaites des GI et de la collaboration avec eux. De leur point de vue, il reste néanmoins des points à améliorer.
- Les ETF estiment que les règles figurant dans le catalogue des prestations sont claires et compréhensibles. De plus, les ETF sont tenues informées par le GI des modifications apportées au catalogue des prestations ou au Network Statement.
- Dans les commentaires, il est frappant de constater que, selon de nombreuses ETF, la priorité est accordée au trafic de voyageurs plutôt qu'au transport de marchandises. En témoignent les nombreux commentaires laissés par les ETF dans le cadre de l'enquête.
- Le manque de ressources à disposition est la raison la plus souvent évoquée par les prestataires pour justifier leurs refus de demandes en rapport avec des prestations de fret de proximité. Par ailleurs, certaines ETF soupçonnent qu'elles sont lésées concernant les offres de prestations de fret de proximité et que différents tarifs sont appliqués.

Points de vue sur l'accès au réseau

Sur toutes les ETF interrogées, 89 % considèrent que, dans l'ensemble, l'accès au réseau ferroviaire suisse est en principe « non discriminatoire », voire qu'il n'est « pas du tout discriminatoire ». Les 11 % restants ont jugé l'accès au réseau entre « plutôt discriminatoire » et « très discriminatoire ». Ce résultat reflète notamment la coopération généralement bonne sur le plan opérationnel dans le domaine ferroviaire. Toutefois, certains points restent à améliorer, par exemple en ce qui concerne les plans d'urgence des GI en cas de perturbations opérationnelles. La RailCom examinera cette suggestion parmi d'autres.

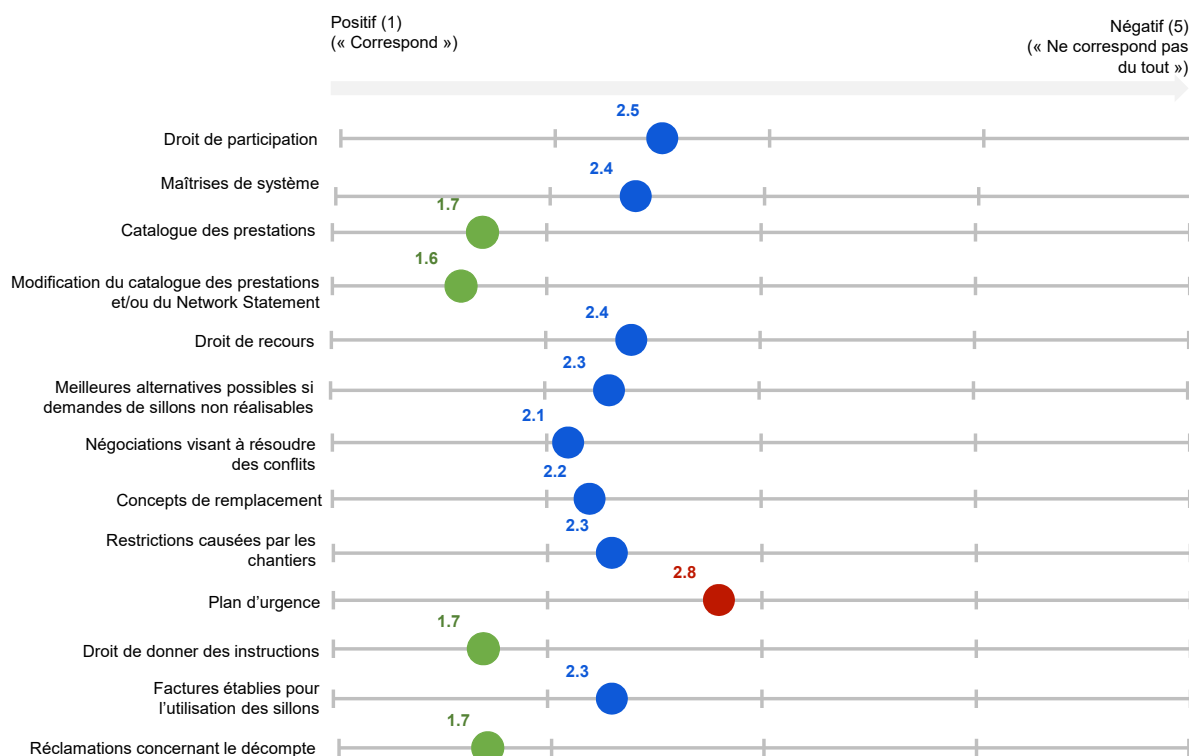


Figure : Extrait des résultats de l'enquête : les chiffres à côté des ronds sont des valeurs moyennes. Les ronds verts représentent une appréciation plutôt positive (par rapport aux autres réponses), les rouges une appréciation plutôt négative et les bleus une appréciation neutre.

Points de vue sur les prestations de fret de proximité

Sur 11 ETF qui achètent des prestations de fret de proximité, 6 considèrent que l'accès est plus équitable depuis l'entrée en vigueur de l'art. 6a OTM en 2020. Il reste des difficultés concernant les ressources à disposition ainsi que les offres et l'établissement des tarifs.

Échange continu avec les ETF

Afin de rester en contact avec les ETF s'occupant du transport de marchandises, la RailCom mettra prochainement en place une « table ronde ».

Vous trouverez de plus amples informations sur l'enquête dans notre [communiqué de presse](#) et notre [résumé des résultats](#).

Divers

Nouvelle collaboratrice au secrétariat technique

Depuis avril 2023, Mme Melissa Rickli renforce les effectifs du secrétariat technique de la RailCom. En tant que collaboratrice scientifique, elle est compétente en matière d'observation du marché et de monitoring du marché dans les domaines des tâches systémiques et du droit de participation à la planification des investissements. Avant de rejoindre la RailCom, Mme Rickli était expert-réviseur pour le Contrôle fédéral des finances. Mme Rickli a étudié les langues romanes à l'Université de Berne et achevé des formations complémentaires en banking et audit (*certified internal auditor*).



Projet de loi sur le transport de marchandises en Suisse

Le Conseil fédéral entend développer le transport de marchandises en tenant compte des objectifs énergétiques et climatiques de la Suisse, ainsi que de l'importance des transports ferroviaires pour la sécurité de l'approvisionnement en Suisse. La RailCom soutient le renforcement du transport par wagons complets isolés (TWCI) et le perfectionnement des chaînes de transport multimodales. Dans sa prise de position concernant la consultation sur le projet de loi en question, la RailCom a souligné que l'offre du réseau ne doit pas avoir d'incidence sur la concurrence et doit encourager l'innovation. Selon les recommandations de la RailCom, les mesures d'encouragement devraient garantir les principes suivants :

- La promotion d'un accès non discriminatoire aux prestations du TWCI ainsi qu'aux installations indispensables à ces prestations ;
- La promotion de l'orientation vers le marché et l'augmentation de l'efficacité du TWCI ;
- La prévention des distorsions de la concurrence, c'est-à-dire une séparation, tant sur le plan juridique que financier, des prestations autofinancées et subventionnées du TWCI ;
- Des prescriptions concernant la gouvernance et garantissant un système global non discriminatoire et concurrentiel.

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 [11^e rapport sur le monitoring de marché](#) (uniquement en anglais), publié récemment, présente des données sur le réseau ferroviaire, sur les prix du sillon ainsi que sur les marchés des transports de marchandises et de voyageurs dans les pays européens. En outre, il analyse les effets de la pandémie de COVID-19 sur le transport de marchandises et de voyageurs.

Publication du rapport d'activité 2022

Veuillez trouver [ici](#) notre dernier rapport d'activité. Au nombre des axes prioritaires de l'année 2022, relevons la gestion des sillons et des capacités des installations de transbordement du transport combiné cofinancées par la Confédération et la tâche systémique Information des clients.