



Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

RailCom – News N° 10

Berne, janvier 2024

Éditorial

Chère lectrice, cher lecteur,

En Suisse, le secteur du rail est en constante évolution. Une réforme d'envergure est en cours, notamment dans le domaine du transport de marchandises. En juin 2023, il a été annoncé que CFF Cargo serait réintégré dans le groupe CFF en tant que filiale à 100 % des CFF. Nos recommandations visant à maintenir la cohérence avec la législation existante, que nous avons formulées dans le cadre du projet de Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse, adopté par le Conseil fédéral le 10 janvier 2024 (Cf. [RailCom-News No 9](#), page 6), gagnent en importance au vu de cette réorganisation : Étant donné que le transport par wagons complets isolés doit être subventionné, il est indispensable que le prestataire sépare les prestations du transport par trains complets et le transport par wagons complets isolés. L'objectif est d'éviter les distorsions de concurrence et des subventionnements croisés. L'orientation vers le marché et l'innovation ne peuvent progresser que dans un système global orienté vers la concurrence. Vous trouverez plus d'informations à ce sujet à la page 2 de cette newsletter.

Les voies de débord sont également en pleine restructuration. Les flux de trafic ont évolué ces dernières années et ces installations sont de plus en plus utilisées pour le transbordement du transport combiné. À la page 4, nous expliquons comment nous éclairons et accompagnons de tels processus de réaffectation sous l'angle de la non-discrimination.

Enfin, il est également nécessaire de procéder à des ajustements dans la tarification de la prestation complémentaire « Mise à disposition d'itinéraires de manœuvre ». La facturation de cette prestation reposait jusqu'à présent sur des relevés de référence parfois très anciens. À la page 3, nous vous informons de la manière dont nous aidons CFF Infrastructure à mettre en œuvre des méthodes de facturation uniformes et reflétant davantage la vérité des coûts.



Bonne lecture !

Patrizia Danioth Halter, présidente

Projet de loi sur le transport de marchandises en Suisse – éviter la discrimination, le subventionnement croisé et la distorsion de concurrence

Le Conseil fédéral entend développer le transport de marchandises en tenant compte des objectifs énergétiques et climatiques, ainsi que de l'importance des transports ferroviaires pour la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse. Lors de sa séance du 10 janvier 2024, il a transmis le projet de loi au Parlement. Le 7 juin 2023 déjà, les CFF ont annoncé la réintégration de CFF Cargo dans le groupe en tant que filiale des CFF à 100 % pour se préparer ainsi, en tant que fournisseur de réseau, à un éventuel encouragement public du transport par wagons complets isolés.

La RailCom soutient le renforcement du transport par wagons complets isolés et le développement des chaînes de transport multimodales, mais identifie deux aspects critiques dans le projet de loi.

1. L'encouragement public du transport par wagons complets isolés ne doit pas avoir d'incidence sur la concurrence et ne doit pas donner lieu à des subventions croisées.

Afin de maintenir la cohérence avec la législation actuelle dans le domaine ferroviaire, l'encouragement financier du transport par wagons isolés ne doit pas avoir d'incidence sur la concurrence et doit favoriser l'innovation. Quiconque, sur mandat de la Confédération, fournit des prestations subventionnées en tant que fournisseur de réseau dans le transport par wagons complets isolés doit donc séparer ce domaine de ses autres prestations fournies en concurrence, comme le transport par trains complets. En effet, plusieurs entreprises de transport de marchandises par trains complets sont actives sur le marché et doivent être soumises aux mêmes règles. Une séparation financière, juridique et organisationnelle entre le secteur subventionné et le secteur autofinancé est une condition préalable pour garantir la neutralité concurrentielle et encourager l'orientation nécessaire vers le marché ainsi que l'innovation. C'est la seule façon d'assurer un système global non discriminatoire et concurrentiel. Cet objectif gagne en importance avec la réintégration complète de CFF Cargo dans les CFF SA.

Les prescriptions imposées au fournisseur de réseau dans le projet de loi pour empêcher efficacement un financement croisé préjudiciable au marché et une distorsion de concurrence (art. 13, al. 6, nLTM) ne sont pas suffisantes.

2. Si l'État encourage financièrement le transport par wagons complets isolés, ce service doit également être accessible aux tiers sans discrimination.

Le fournisseur de réseau dans le transport par wagons complets isolés doit fournir ses prestations de transport subventionnées par la Confédération à tous les clients potentiels du transport par wagons complets isolés dans le respect de l'égalité de droit. Lorsque des fonds publics sont alloués, l'accès non discriminatoire à la prestation de transport subventionnée doit être garanti selon la législation en vigueur. Cette obligation doit également être imposée au fournisseur de réseau – comme c'est le cas pour les installations de transbordement TC privées cofinancées par la Confédération ou pour Cargo sous terrain – afin de garantir l'égalité de traitement. L'art. 13, al. 5, nLTM doit être précisé.

Concernant les notions de transport par wagons complets isolés et par trains complets

Le transport par wagons complets isolés est une forme de production dans le cadre de laquelle des wagons isolés ou des groupes de wagons sont assemblés au niveau régional au sein de différentes voies de raccordement ou installations de débord privées afin de constituer des trains entiers et sont acheminés vers des gares de triage où de nouveaux trains sont constitués en fonction de la région de destination.

Transport par trains complets : Les trains qui ne doivent pas être manœuvrés du lieu de départ jusqu'à la destination sont appelés trains complets ou trains-blocs. Les trains complets circulent en tant qu'unité du point de départ au point d'arrivée.

(Source : Message concernant la loi sur le transport de marchandises, [version provisoire](#))

Facturation reflétant la vérité des coûts de la prestation complémentaire « Mise à disposition d'itinéraires de manœuvre »

Dans le cadre de son monitoring du marché, la RailCom a convenu avec CFF Infrastructure de différentes mesures visant une facturation uniforme et reflétant davantage la vérité des coûts de la prestation complémentaire « Mise à disposition des itinéraires de manœuvre ».

Avant qu'une ETF n'effectue des manœuvres avec ses trains, le GI doit régler les itinéraires de manœuvre correspondants, c'est-à-dire les sécuriser et les libérer sur le plan opérationnel et technique. Cette prestation, appelée « Mise à disposition des itinéraires de manœuvre », est considérée comme une prestation complémentaire au sens de l'accès au réseau. Dans le transport de voyageurs, les manœuvres ont lieu avant ou après la circulation des trains ; dans le transport de marchandises, elles se produisent surtout lors de la formation ou de la décomposition des unités de train.

Si un mécanicien de locomotive a besoin d'un itinéraire de manœuvre pour son train, il en fait la demande par radio au centre d'exploitation du GI. Cette prestation n'est pas commandée longtemps à l'avance comme d'autres prestations complémentaires (p. ex. stationnement). Les prestations effectivement sollicitées par l'ETF ne sont pas non plus enregistrées de manière systématique par le GI. Par le passé, le décompte ne reposait donc pas sur les prestations effectivement perçues, mais sur des valeurs prévisionnelles basées sur des méthodes différentes selon le type de transport et sur des relevés de référence parfois très anciens.

Les méthodes de facturation obsolètes ont généré une image hétérogène

Dans le cadre de sa surveillance concomitante, la RailCom a constaté qu'avec les méthodes de facturation utilisées jusqu'à présent, CFF Infrastructure n'avait pas facturé avec suffisamment de précision le nombre effectif de manœuvres des ETF pendant des années. Dans le trafic non soumis à concession, il y a eu trop peu de manœuvres ont été facturées sans distinction (voir graphique ci-dessous). Dans le trafic soumis à concession, certaines ETF se sont vu facturer trop de manœuvres et d'autres pas assez. Il n'était toutefois pas possible de constater une inégalité de traitement systématique de certaines ETF ou de certains groupes d'ETF, c'est-à-dire que l'application des méthodes de facturation donnait une image hétérogène. Pour la RailCom, il n'y avait donc pas de soupçon de discrimination et elle a renoncé à ouvrir une enquête d'office. La RailCom a convenu avec CFF Infrastructure de différentes mesures visant une facturation uniforme et reflétant davantage la vérité des coûts de la prestation complémentaire « Mise à disposition des itinéraires de manœuvre ».

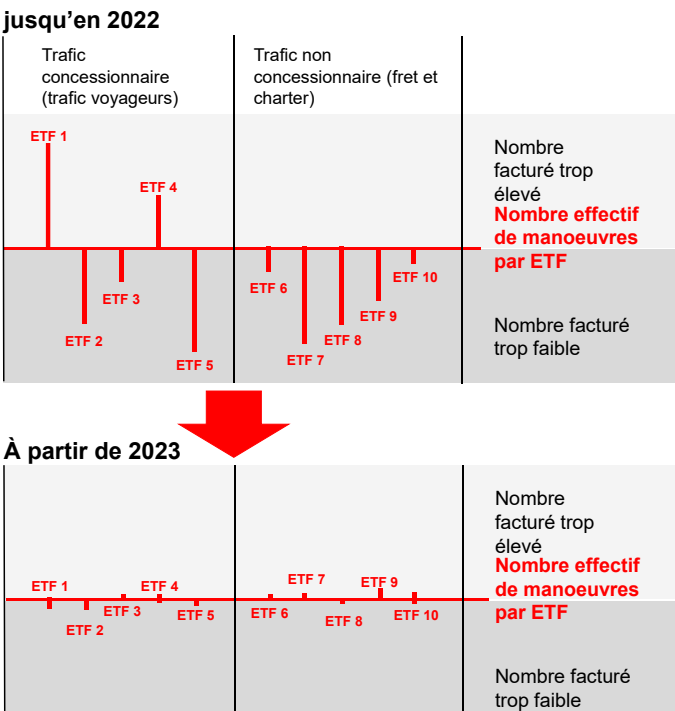


Figure : Les valeurs calculées avec les nouvelles méthodes pour le nombre de manoeuvres par ETF sont plus proches de la rémunération réelle des prestations que les valeurs calculées avec les anciennes méthodes.

Nouvelle méthode de facturation reflétant la vérité des coûts pour l'horaire annuel 2023

Dans le cadre de ces mesures, CFF Infrastructure a mis en place de nouvelles méthodes afin d'estimer le plus précisément possible le nombre effectif de manœuvres par train pour chaque type de trafic. Les nouvelles méthodes de relevé sont appliquées pour la première fois à l'horaire annuel en cours. En trafic marchandises, la facturation se base désormais sur le nombre d'arrêts qu'une ETF indique par train avec ce que l'on appelle les codes d'arrêt lors de la commande de sillons. En trafic voyageurs, le roulement des trains prévus dans l'horaire annuel sert de base à la détermination du nombre de manœuvres. La figure ci-dessus montre que les valeurs calculées avec les nouvelles méthodes pour le nombre de manœuvres par ETF sont plus proches des prestations réellement fournies (ligne rouge horizontale). À plus long terme, CFF Infrastructure vise à saisir de manière automatisée le nombre effectif de manœuvres à l'aide d'un système prévu à cet effet et à établir une facturation des coûts réels.

Réaffectation des voies de débord

Dans notre [dernière newsletter](#) nous vous informions que la RailCom avait convenu d'un ensemble de mesures avec les exploitants d'installations de débord afin de garantir une gestion non discriminatoire de ces installations. Dans le présent article, nous montrons que la RailCom surveille également les changements d'affectation de telles installations.

Diverses voies de débord sont de moins en moins utilisées, car les flux de marchandises et, par conséquent, les concepts de transport et les modèles commerciaux des entreprises de transport de marchandises évoluent. En revanche, les besoins en installations de transbordement TC augmentent. Étant donné que le transport combiné est en pleine croissance, la pression sur les installations de débord - en particulier celles situées à l'intérieur des villes - s'accroît et celles-ci doivent être reconverties en installations de transbordement pour le transport combiné.

C'est pourquoi l'Office fédéral des transports et CFF Infrastructure se sont mis d'accord sur une réaffectation partielle des installations de débord. Ainsi, dans toute la Suisse, certaines voies et surfaces de débord doivent être soustraites au libre accès au réseau et transférées par contrat en tant qu'installations de transbordement TC à des entreprises tierces intéressées par l'exploitation et, le cas échéant, la propriété. Une séparation claire est opérée sur plusieurs plans (espace, organisation, architecture et finances) entre la voie de débord restante et l'installation de transbordement TC nouvellement créée. De tels changements d'affectation ne sont prévus que si les voies et les surfaces de débord restantes ont une capacité suffisante et restent utilisables sans restriction. Si les installations de transbordement TC nouvellement créées sont cofinancées par la Confédération, elles sont soumises aux prescriptions de la loi sur le transport de marchandises.

La RailCom a mis en lumière ces processus de changement d'affectation sur les voies de débord et a échangé des informations à ce sujet avec l'Office fédéral des transports et avec CFF Infrastructure. Même si la pression pour un changement d'affectation est compréhensible, la RailCom a attiré l'attention sur les points critiques suivants :

- La participation de la branche doit être garantie lors de la planification d'installations de transport de marchandises subventionnées (cf. message concernant la révision totale de la LTM, FF 2014 3687, 3759). Cela vaut non seulement pour la planification, mais aussi pour la réaffectation de ces installations de transport de marchandises, notamment pour certaines voies et surfaces de débord. En conséquence, le processus de décision concernant l'opportunité et les modalités d'un changement d'affectation doit être organisé de manière transparente.
- La réaffectation partielle des installations de débord peut considérablement affecter et compliquer l'accès non discriminatoire aux surfaces et voies de débord restantes. C'est pourquoi les futurs propriétaires et exploitants des installations de transbordement TC doivent garantir que le principe de l'accès non discriminatoire au réseau sera respecté (voir mesure 1 ci-après).

Les mesures suivantes de la RailCom doivent garantir l'accès non discriminatoire aux surfaces et voies de débord restantes :

1. Une clause de non-discrimination est insérée dans tous les contrats conclus entre CFF Infrastructure et les propriétaires et exploitants d'installations de transbordement TC. Celle-ci stipule que l'exploitation de la zone de transbordement TC doit être organisée de manière à ce que l'utilisation des parties d'installations restantes soumises à l'accès public au réseau (installations de débord restantes) soit garantie de manière sûre, illimitée, non conflictuelle et non discriminatoire.
2. La RailCom est informée de la conclusion d'un contrat entre CFF Infrastructure et les propriétaires et exploitants des installations de transbordement TC, à savoir des voies et surfaces de débord soustraites au libre accès au réseau, du but de leur utilisation et de la durée du contrat.

Conformément à son mandat légal, la RailCom veillera à l'accès non discriminatoire aux surfaces et voies de débord restantes et ordonnera, le cas échéant, les mesures de surveillance nécessaires au cas par cas.

Divers

Utilisation non discriminatoire des algorithmes - surveillance concomitante du Traffic Management System (TMS)

Avec d'autres acteurs de la branche, CFF Infrastructure met en place et implémente progressivement un Traffic Management System (TMS) uniforme. L'objectif de ce TMS est d'automatiser la planification des capacités et la gestion de l'exploitation grâce à un processus informatique global et continu. Le TMS calcule les décisions de planification et de gestion à l'aide de critères ou d'instructions d'action prédéfinis, appelés algorithmes.

Étant donné qu'en Suisse, tous les GI sont tenus d'accorder aux ETF un accès non discriminatoire au réseau, il convient de s'assurer que les algorithmes utilisés dans le TMS ne favorisent ou ne désavantagent aucune ETF ni aucun groupe d'ETF sans raison objective. Dans le cadre de la surveillance concomitante du TMS, la RailCom soutient CFF Infrastructure depuis 2020 dans la mise en œuvre de cette obligation, notamment en ce qui concerne l'utilisation d'algorithmes.

Dans un premier temps, la RailCom a analysé le fonctionnement de base de différents algorithmes du TMS et a ensuite adressé des recommandations à CFF Infrastructure pour leur utilisation et leur perfectionnement. CFF Infrastructure s'est engagée à respecter ces recommandations.

Dans un deuxième temps, les deux algorithmes suivants du TMS ont été étudiés de manière approfondie :

- Capacity Planner : automatise la planification des capacités
- Capacity Optimizer/RTO : automatise la gestion des capacités

Avec des représentants du TMS, la RailCom a défini des scénarios permettant de simuler si ces algorithmes pouvaient avoir un effet discriminatoire. Les simulations n'ont pas démontré que l'usage des algorithmes était discriminatoire. Ce résultat positif ne permet toutefois pas d'exclure totalement des discriminations. Les scénarios de simulation élaborés en commun dans le cadre de la surveillance concomitante ont toutefois permis de créer un instrument grâce auquel CFF Infrastructure pourra à l'avenir repérer de manière autonome des discriminations potentielles résultant des algorithmes et se pencher sur ce thème complexe. La RailCom continuera à suivre cette thématique.

Gestion des sillons et des capacités des installations de transbordement TC cofinancées par la Confédération

Dans la [RailCom - News n° 8](#) nous avons montré comment nous pouvions soutenir les installations de transbordement du transport combiné (installations de transbordement TC) dans leur volonté d'accorder à des tiers un accès non discriminatoire à leurs installations. Nous avons défini à cet effet quatre standards que le secteur a adoptés entre-temps.





Attribution des capacités comme élément de l'accès non discriminatoire au réseau

L'accès non discriminatoire aux installations de transbordement TC (art. 6 OTM) implique notamment que les exploitants

- *doivent respecter les mêmes règles que celles qui valent pour des tiers lors de l'attribution des capacités, pour leur usage propre ;*
- *traitent les tiers de la même manière, lors de l'attribution des capacités, dans des conditions identiques, qu'ils aient accès par la route, le rail ou par la voie fluviale à l'installation subventionnée.*

Les exploitants d'installations adoptent les normes de la RailCom

Afin d'aider les exploitants à mettre en œuvre ces obligations légales, la RailCom a élaboré quatre [normes](#) pour l'attribution des sillons et des capacités. En 2023, elle a vérifié si les exploitants* avaient adopté ces normes, c'est-à-dire s'ils s'y engageaient dans leurs documents publiés ou vis-à-vis de la RailCom. Le tableau ci-dessous donne un aperçu de la situation actuelle. Les exploitants d'installations se sont penchés sur la question de la non-discrimination dans la gestion des sillons et des capacités et recherchent généralement des solutions simples et intuitives. Indépendamment de cela, la RailCom peut vérifier l'application des règles et des normes au cas par cas.

	Norme 1 : Modèle « Publication en matière de planification et d'attribution des sillons »
✓	<ul style="list-style-type: none">• Pour chaque installation, il existe sur le site Internet de l'exploitant une publication contenant les principes et les informations les plus importants concernant la planification et l'attribution des sillons ainsi que la gestion des conflits et des divergences.• Presque tous les opérateurs utilisent le modèle de la RailCom et satisfont largement aux exigences minimales en matière de contenu.
	Norme 2 : Documentation des demandes d'utilisation des terminaux relevant du rail
✓	<ul style="list-style-type: none">• Les exploitants d'installations communiquent chaque année à la RailCom le nombre de demandes d'utilisation de terminaux ainsi que les motifs des éventuels refus.• En 2022, 14 demandes sur un total de 16 ont été satisfaites. Les demandes rejetées l'étaient pour une raison objectivement justifiée.
	Norme 3 : Réévaluation et attribution des sillons
✓	<ul style="list-style-type: none">• Selon leurs propres déclarations, la majorité des exploitants sont ouverts à de nouvelles demandes et prêts à revoir de manière générale l'attribution des sillons afin de l'optimiser dans l'intérêt de toutes les personnes concernées.
	Norme 4 : Rôles multiples et traitement des données de tiers
✓	<ul style="list-style-type: none">• Les acteurs qui, outre l'exploitation d'une installation de transbordement TC, exercent également une activité d'exploitant ou de logisticien, le déclarent généralement de manière transparente sur leur site Internet.• Les exploitants garantissent la confidentialité des données de tiers par des mesures appropriées, à l'exception d'un exploitant qui n'a pas encore fourni d'informations à ce sujet.

* Bertschi AG, Contargo AG, EMS-Chemie AG, Galliker Transport AG, Giezendanner Transport AG, Hochrhein Terminal AG, Magazzini Generali con Punto Franco SA, railCare AG, Rhätische Bahn AG, CFF Cargo AG, Swissterminal AG, Terco Terminal Combiné SA

Nouveaux membres de la commission

En novembre 2023, le Conseil fédéral a nommé les membres de la Commission des chemins de fer (RailCom) pour la période administrative de 2024 à 2027. La présidente Patrizia Danioth Halter a été confirmée dans sa fonction. Markus Kern et Anna Ciaranfi Zanetta ont également été réélus respectivement en tant que vice-président et membre de la commission. À partir de 2024, Barbara Furrer, Cesare Brand et Manfred Haller intégreront la commission. Pour plus d'informations, veuillez consulter notre [communiqué de presse](#).