



RailCom – News N° 11

Berne, juin 2024

Éditorial

Chère lectrice, cher lecteur,

La composition de la RailCom a changé au début de cette année 2024. À la page 2 de cette newsletter, les trois nouveaux membres de la commission (Barbara Furrer, Cesare Brand et Manfred Haller) vous présentent leur parcours professionnel ainsi que les raisons pour lesquelles ils ont décidé de s'engager au sein de la RailCom. Nous sommes ravis qu'ils aient intégré la commission. Les différentes compétences et expériences professionnelles de nos membres sont essentielles pour le travail interdisciplinaire réalisé par la RailCom.

Comme exemple de thème interdisciplinaire qui nous occupe, nous pouvons citer le traitement des données sur la mobilité. À la page 3, nous faisons le bilan de notre séminaire consacré à l'open data dans le domaine ferroviaire. Ce sujet a suscité un large intérêt et a donné lieu à un débat intéressant que nous souhaitons poursuivre avec la branche. Dans la présente newsletter, nous expliquons comment l'open data peut renforcer aussi bien la transparence et la non-discrimination que la rentabilité et l'innovation.

À la page 4, nous abordons les études de sillons, tandis que la page 5 est consacrée au droit de participation des entreprises de transport ferroviaire (ETF) et des raccordés qui sont concernés par un projet d'investissement spécifique d'un gestionnaire d'infrastructure (GI). Dans le cadre de sa surveillance concomitante, la RailCom a convenu de mesures pour accroître la transparence des études de sillons. En ce qui concerne le droit de participation, la commission s'engage pour que les ETF et les raccordés puissent participer facilement et efficacement à la planification des investissements.

Vous trouverez de plus amples informations sur ces sujets ainsi que sur d'autres thèmes de la RailCom dans notre [rapport d'activité 2023](#).



Bonne lecture !

Patrizia Danioth Halter, présidente

Questions aux nouveaux membres de la commission

➤ Pourquoi avez-vous décidé d'intégrer la RailCom ?

- **Cesare Brand** : Je trouve que dans le marché ferroviaire, qui se libéralise de plus en plus, la RailCom a un rôle important à jouer pour garantir une concurrence loyale. De plus, le travail interdisciplinaire de la commission me fascine : la connaissance des chemins de fer, l'expertise économique et le savoir-faire juridique sont autant d'éléments indispensables pour trouver des solutions appropriées.
- **Mani Haller** : En tant que membre de la commission, je souhaite m'investir en faveur d'un système de transports publics ferroviaires juste. Je suis très enthousiaste à l'idée de contribuer à la réalisation des objectifs de la RailCom. Je me réjouis de mettre ma longue expérience dans le domaine ferroviaire au service de la RailCom et de développer mes connaissances.
- **Barbara Furrer** : Je suis ravie de mettre à profit mes connaissances techniques en matière de droit des transports et de droit de la logistique au sein de la RailCom. Ayant constaté au début de ma carrière professionnelle qu'il y avait jusque-là relativement peu de littérature spécialisée sur le droit des transports en Suisse, je me suis spécialisée dans ce domaine. J'ai également rédigé plusieurs publications à ce sujet.

« Je me réjouis de mettre ma longue expérience dans le domaine ferroviaire au service de la RailCom. »
Mani Haller



➤ Comment est né votre intérêt pour le transport ferroviaire ?

« Je suis ravie de mettre à profit mes connaissances techniques en matière de droit des transports et de droit de la logistique au sein de la RailCom ».

Barbara Furrer



• **Barbara Furrer** : Quand j'étais petite, j'étais fascinée par les cargos, notamment par les navires porte-conteneurs. Aller au Musée des Transports de Lucerne était mon excursion préférée. Mon intérêt juridique pour le domaine des cargos a été éveillé par un cas concernant le règlement des dommages d'un camion dévalisé.

- **Mani Haller** : J'ai travaillé dans le domaine des chemins de fer durant toute ma carrière. J'ai eu beaucoup de plaisir à contribuer au système suisse de transports publics.
- **Cesare Brand** : Mon intérêt pour les chemins de fer est plutôt dû au hasard. Dans les années 1990, j'ai été engagé à l'Office fédéral des transports, où j'ai travaillé sur la réforme des chemins de fer en tant que responsable de la section Droit. À l'époque, le système ferroviaire suisse a été entièrement repensé, puis intégré dans des projets de loi et d'ordonnance. Ces travaux ont été réalisés dans un esprit pionnier, avec une grande marge de manœuvre dans la recherche de solutions. Aujourd'hui encore, je suis fier d'avoir participé à ce projet. Au cours de ma carrière professionnelle dans les transports publics, j'ai toujours eu le sentiment de consacrer mon énergie à quelque chose de passionnant et d'utile, pour lequel il valait la peine de se battre.

➤ Quel est votre parcours professionnel ?

- **Mani Haller** : J'ai travaillé pendant plus de 40 ans aux CFF. J'ai commencé ma carrière dans les chemins de fer en tant qu'apprenti agent du mouvement ferroviaire. J'ai ensuite occupé différents postes, notamment celui de responsable de la gestion du matériel roulant. Enfin, j'ai été pendant dix ans responsable des opérations concernant les conducteurs de train au sein de la division Voyageurs des CFF.
- **Cesare Brand** : Je travaille dans le domaine des chemins de fer depuis 30 ans, avec différentes casquettes. Après avoir dirigé la section Droit de l'Office fédéral des transports, j'ai travaillé dans une entreprise ferroviaire, puis j'ai été responsable de la réglementation

« Je trouve que dans le marché ferroviaire, qui se libéralise de plus en plus, la RailCom a un rôle important à jouer pour garantir une concurrence loyale. »

Cesare Brand



et du service juridique des CFF. Ensuite, j'ai été secrétaire général du Comité international des transports ferroviaires jusqu'à ma retraite.

- **Barbara Furrer** : Je suis responsable du service juridique du groupe DHL en Suisse. De plus, je suis formatrice et présidente de la commission droit et assurance au sein de l'association suisse des transitaires et des entreprises de logistique (SPEDLOGSWISS).

La RailCom promeut l'open data dans le domaine ferroviaire

L'échange de données est nécessaire pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. La RailCom s'engage pour que les données requises pour accéder au réseau soient mises à la disposition de tous les utilisateurs sans discrimination. De plus, elle est favorable à ce que les données soient accessibles sous forme d'open data dans la mesure du possible. Lors de son séminaire du 17 novembre 2023, elle a donc organisé un débat sur la manière dont l'open data peut renforcer aussi bien la transparence et la non-discrimination que la rentabilité et l'innovation.

Séminaire de la RailCom

En novembre 2023, la RailCom a organisé un [séminaire sur le sujet de l'open data dans le domaine ferroviaire](#). Elle a expliqué à quelque 70 participants comment utiliser l'open data pour prévenir les discriminations. En effet, l'open data facilite l'accès aux informations, crée de la transparence et soutient la participation, encourageant d'une part l'innovation et d'autre part l'égalité de traitement des différents acteurs du marché pour ce qui est de l'accès aux données. Toutefois, les données confidentielles doivent être protégées de manière adéquate.

Les participants ont assisté à quatre présentations, puis ont pris part à une discussion sur les chances et les risques liés à l'open data. Dans l'ensemble, ils ont conclu que publier des données sur l'accès au réseau présente un grand potentiel, par exemple en vue de réaliser des gains d'efficacité ou de créer de nouveaux modèles commerciaux. En outre, ils ont déterminé que des mesures devaient être prises pour mieux faire connaître les portails d'open data existants (voir ci-dessous), ainsi que pour améliorer la qualité de leurs données et la compatibilité des différents formats de données.

Infrastructure nationale de données sur la mobilité

En 2022, le Conseil fédéral a mis en consultation un projet de loi visant à mettre en place une infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI) grâce à laquelle les différents acteurs pourront se mettre en réseau plus simplement ainsi que fournir et échanger des données.

La RailCom est également d'avis qu'améliorer la préparation et l'accessibilité de l'open data présente un grand potentiel pour la Suisse. Comme de nombreuses données sont déjà disponibles, voire publiées concernant l'accès au réseau, l'infrastructure ferroviaire et les horaires, il serait relativement simple de les rendre accessibles à un endroit central via la MODI. La RailCom continuera de promouvoir l'open data dans le domaine ferroviaire.

Vous trouverez ci-après les principaux portails d'open data qui sont en lien avec les thèmes de la RailCom :

- opendata.swiss : surtout des données relatives au trafic voyageurs
- opentransportdata.ch : surtout des données relatives au trafic voyageurs
- www.rinf-ch.ch : registre de l'infrastructure ferroviaire ; données concernant les exigences techniques afférentes au matériel roulant dans les domaines Infrastructure, Énergie et Matériel de commande-contrôle/signalisation au sol
- railfacilitiesportal.eu : données concernant un grand nombre d'installations ferroviaires, comme les installations de transbordement TC et les voies de débord dans toute l'Europe

 Le 18 juin 2024, 910 jeux de données relatifs aux transports étaient enregistrés sur [open-data.swiss](https://opendata.swiss), ce qui correspond à 7,6 % de tous les jeux de données répertoriés sur le portail. Au total, 27 « showcases » (c'est-à-dire des exemples pratiques) concernant les transports y sont publiés, soit environ un quart de tous les exemples enregistrés.

Plus de transparence dans les études de sillons

Dans le cadre de son monitoring du marché, la RailCom a analysé les processus liés à la réalisation des études de sillons. Sur cette base, elle a convenu de mesures en collaboration avec le Service suisse d'attribution des sillons (SAS) et CFF Infrastructure pour améliorer la protection des données et pour accroître la transparence de l'offre, de l'élaboration des études de sillons et de leurs résultats.

Les études de sillons sont des études de faisabilité

Les études de sillons permettent de clarifier des aspects techniques et opérationnels afin de vérifier si des concepts d'offre et de production, qu'ils soient nouveaux ou révisés, sont réalisables. Les ETF, les cantons ou des tiers (mandants) peuvent commander des études de sillons auprès de CFF Infrastructure. Les termes « études d'horaire », « études de faisabilité » et « mandats d'étude » sont également utilisés pour désigner ces études.

Les études de sillons influencent les horaires

Les études de sillons sont prises en compte lors de l'établissement des horaires et exercent donc une grande influence sur les commandes de sillons dans l'horaire annuel ou dans celui en cours d'année, ainsi que sur l'accès au réseau. C'est pourquoi la division CFF Infrastructure doit respecter le principe de non-discrimination lorsqu'elle établit des études de sillons (conformément à l'art. 3, al. 1, let. b, de l'ordonnance sur le service d'attribution des sillons).

La RailCom est chargée de vérifier que les études de sillons respectent ce principe. Dans le cadre de son monitoring du marché, elle a analysé cette thématique et convenu de plusieurs mesures avec le SAS et CFF Infrastructure.

Transparence de l'offre : clarification des différentes catégories d'études de sillons

Les études de sillons peuvent différer sensiblement en ce qui concerne leur horizon temporel, leur échelle, leur complexité, les livrables et la prise en charge des coûts. CFF Infrastructure applique des procédures différentes selon que le mandant demande l'examen d'un concept d'offre entièrement nouveau ou uniquement d'une modification ponctuelle d'une offre de transport existante. C'est pourquoi il existe différentes catégories d'études qui, jusqu'à présent, n'étaient pas clairement délimitées les unes par rapport aux autres. La RailCom a convenu avec le SAS et CFF Infrastructure de mettre au point et de publier une vue d'ensemble de toutes les catégories d'études de sillons. L'objectif est de fournir aux mandants des informations claires et transparentes (désignation, commande, processus, participation et financement).

Renforcement de la protection des données

L'élaboration des études de sillons se fonde sur de nombreuses bases de planification. Celles-ci comprennent des informations confidentielles sur les concepts d'offre des différentes ETF qui utilisent les sillons en question. Sur demande de la RailCom, CFF Infrastructure prendra des dispositions pour renforcer la protection de ces données.

Plus de transparence dans les principes et les processus de planification

Afin d'accroître la transparence lors de la planification des études de sillons, CFF Infrastructure documentera à l'avenir les normes et les principes de planification, de manière à ce que les mandants puissent comprendre et vérifier plus facilement les résultats des études.

Plus de transparence dans la présentation des résultats

Pour les études de sillons à court terme, la communication entre les mandants et CFF Infrastructure se faisait jusqu'à présent souvent uniquement à l'oral. Désormais, tous les résultats des études doivent être documentés par écrit de manière claire et mis à la disposition des mandants ou des tiers concernés, afin qu'ils puissent comprendre les arguments de planification et les justifications des décisions.

Publication des plans d'investissement pour permettre la participation

Depuis début 2023, les GI publient leurs plans d'investissement sur l'interface Web pour les données de l'infrastructure (WDI) de l'Office fédéral des transports (OFT). Il s'agit d'une première étape importante permettant aux ETF et aux raccordés d'exercer leur droit de participer aux projets d'investissement qui les concernent (voir la [fiche d'information](#) de la RailCom à ce sujet). D'autres mesures sont nécessaires pour accroître la transparence et faciliter ainsi la participation au processus de planification des investissements.

Mise en œuvre du droit de participation

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les ETF et les raccordés ont le droit de participer à la planification des investissements des GI (art. 37a de la loi fédérale sur les chemins de fer). Ce droit est entré en vigueur dans le cadre du projet d'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI). Depuis début 2023, les GI publient leurs plans d'investissement sur la WDI de l'OFT. Les entreprises intéressées peuvent obtenir l'accès à l'interface en s'adressant à l'office. Si elles sont concernées par un projet d'investissement spécifique, elles ont la possibilité de demander des informations à ce sujet et de prendre position.

Événement en ligne

En février 2024, l'OFT a organisé un événement en ligne concernant le droit de participation en collaboration avec la RailCom, le SAS et l'Union des transports publics (UTP). Quelque 50 personnes y ont pris part. L'objectif était d'expliquer aux ETF et aux raccordés comment ils peuvent faire usage de leur droit de participation et participer activement aux processus de planification des investissements. Le SAS a présenté la finalité des plans d'investissement et leurs bases légales. L'intervention de l'OFT a porté sur la WDI, mettant en lumière les options de recherche. La RailCom a expliqué comment les ETF peuvent procéder en cas de soupçon de discrimination. Quant à l'UTP, elle a présenté le processus de participation et précisé qu'elle allait rédiger une fiche d'information comprenant le schéma dudit processus (publication prévue pour fin août 2024). Toutes les [présentations](#) de l'événement en ligne sont publiées sur notre site Internet (uniquement en allemand).

Mesures à mettre en place

Il est ressorti de l'événement que le droit de participation n'était pas encore suffisamment mis en œuvre. Selon la RailCom, les points suivants en particulier doivent être traités :

- **Plans de réseau** : Un plan de réseau contient les principales informations d'exploitation pour un tronçon donné, telles que les longueurs utiles des quais ou la capacité prévisionnelle et effective du tronçon. Ces informations donnent aux ETF et aux raccordés une vue d'ensemble claire du plan d'investissement en question. Toutefois, l'élaboration de plans de réseau est laborieuse. Il ne faut donc pas s'attendre à ce qu'ils voient le jour rapidement.
- **Déroulement du processus participatif** : Les GI peuvent modifier à tout moment leurs données dans la WDI. Pour ne pas manquer les changements qui les concernent, les ETF et les raccordés doivent donc consulter régulièrement l'interface, ce à quoi il conviendrait de remédier.
- **Documentation des demandes** : Jusqu'à présent, certaines demandes concernant les plans d'investissement ne parvenaient qu'oralement aux GI, qui fournissaient alors souvent des réponses orales et individuelles. Avec la révision de l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire, les GI doivent fournir des réponses écrites à toutes les entreprises concernées.

N'hésitez pas à transmettre à la RailCom des évaluations, des remarques ou des propositions d'amélioration sur ces points en vue de perfectionner les processus. Demandez l'[accès à la WDI](#) pour avoir un aperçu des plans d'investissement.