



RailCom – News N° 13

Berne, mai 2025

Éditorial

Chers lecteurs, chères lectrices,

C'est avec plaisir que je prends la plume pour la première fois en tant que présidente. Après avoir rejoint la RailCom début 2024, j'ai pris la succession de Patrizia Danioth Halter en janvier 2025 et j'ai du même coup hérité de l'éditorial de cette infolettre. La collaboration entre la commission et le secrétariat technique s'est renforcée, ce que je trouve très appréciable. Je me réjouis surtout d'échanger avec vous. J'ai à cœur d'entretenir un dialogue ouvert avec les acteurs de la branche, et je suis convaincue qu'ensemble, nous pouvons contribuer à l'équité et à la compétitivité du système ferroviaire suisse. N'hésitez pas à nous faire part de vos questions et de vos préoccupations.



Je voudrais remercier ici Patrizia Danioth Halter, personnellement ainsi qu'au nom de la commission et du secrétariat technique, pour son engagement sans faille et pour le travail accompli en tant que présidente de la RailCom de 2013 à 2024. Elle a grandement contribué au développement et à l'évolution de la RailCom. Sous sa direction avisée et tournée vers l'avenir, nous avons réussi à gérer de manière systématique les risques de discrimination.

Je souhaite également la bienvenue à Ferruccio Bianchi, que le Conseil fédéral vient de nommer membre de la commission. Avant de prendre sa retraite en 2024, Monsieur Bianchi a travaillé pendant 20 ans chez CFF Voyageurs, où il a notamment été responsable de l'entretien lourd et de la gestion d'actifs. Grâce à sa longue expérience en tant qu'ingénieur dans le secteur ferroviaire, il complète parfaitement les compétences spécialisées dont dispose la commission. En page 4, vous trouverez une courte interview de Monsieur Bianchi.

La présente infolettre traite de divers sujets concernant le trafic de marchandises : en page 2, nous vous parlons de notre collaboration avec les propriétaires et les exploitants des installations de transbordement TC cofinancées par la Confédération concernant la publication de leurs conditions d'accès. De plus, nous vous informons des mesures que la société Hafenbahn Schweiz AG prévoit de prendre pour améliorer l'accès à ses installations.

Bonne lecture !

Barbara Furrer, présidente
barbara.furrer@railcom.admin.ch

Publications des exploitants d'installations de transbordement TC cofinancées

De quoi s'agit-il ?

Sur la base de la législation en matière de trafic de marchandises, la Confédération verse des contributions d'investissement pour la construction, l'extension et la réfection des installations de transbordement TC (ITTC). En principe, pour bénéficier de ces contributions, les propriétaires et les exploitants (ci-après « exploitants ») s'engagent à octroyer un accès non discriminatoire aux ITTC.

L'octroi d'un accès non discriminatoire implique notamment l'obligation de publier les informations suivantes (cf. art. 6 de l'ordonnance sur le transport de marchandises) :

- les prestations proposées sur l'installation ;
- les prix (y c. les rabais) des prestations ;
- les conditions fondamentales de l'accès, de l'attribution des capacités, de la fourniture de prestations de service et de la procédure.

Mise en œuvre de l'obligation de publier

En 2019, la RailCom a publié le document « [Modèle de description des conditions d'accès](#) ». Celui-ci se base sur le modèle de Rail Net Europe, une association d'entreprises et d'autorités européennes responsables d'infrastructure ferroviaire. En Suisse, le secteur a adopté le document de la RailCom et l'utilise comme modèle. Depuis, les différents exploitants publient les conditions d'accès à leurs installations sur leurs sites internet de manière transparente. Les publications contiennent essentiellement des informations relatives aux prestations proposées, la description des installations ainsi que des informations concernant les prix, les conditions d'accès et l'attribution des capacités.

Afin que les conditions d'accès et les conditions d'attribution des sillons et des capacités soient toujours à jour, la RailCom prévoit que les exploitants lui communiquent spontanément les changements importants, notamment en ce qui concerne les prix et les rabais ou les dispositions relatives à l'attribution des capacités.



61 francs

C'est le tarif de référence moyen pour le transbordement d'un conteneur de 20 pieds sur les ITTC cofinancées par la Confédération en Suisse.

Il existe actuellement 28 ITTC cofinancées par la Confédération qui doivent octroyer un accès non discriminatoire. Trois de ces installations sont trimodales (transport routier, ferroviaire et fluvial) et 25 sont bimodales (transport routier et ferroviaire).

Augmentation modérée des prix et nouveau système de rabais

Dans le cadre d'une actualisation récente, il s'avère que certains exploitants d'ITTC ont modérément augmenté leurs prix de transbordement. Par ailleurs, un exploitant a mis en place un nouveau système de rabais en accord avec la RailCom. Mis à part ces adaptations, il n'y a pas eu de changements notables.

Accès au réseau des installations de Hafenbahn Schweiz AG

Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG) raccorde les plus grandes zones portuaires de Suisse au transport ferroviaire, ce qui lui confère une grande importance en matière de politique des transports. Dans le cadre d'une surveillance concomitante de la RailCom, HBSAG est en train d'optimiser l'accès à ses installations et leur utilisation.

Infrastructure d'importance nationale

HBSAG est une filiale des Ports rhénans suisses à 100 %. Elle est propriétaire de l'infrastructure ferroviaire qui relie les trois zones portuaires de Basel-Kleinhüningen, Birsfelden et Muttenz au rail. La Confédération considère les ports rhénans bâlois comme des infrastructures d'importance nationale, car ils sont essentiels pour garantir l'approvisionnement économique du pays. Il existe une convention de prestations avec la Confédération pour le financement de l'exploitation et de l'entretien des installations de HBSAG.

Dialogue ouvert avec la RailCom

En tant que gestionnaire d'infrastructure, HBSAG est tenue d'octroyer l'accès au réseau (selon l'art. 9a de la loi fédérale sur les chemins de fer [LCdF]). Pour soutenir HBSAG dans la mise en œuvre de cette obligation et en collaboration avec cette entreprise, la RailCom a analysé plusieurs aspects relatifs à l'accès aux installations et à leur utilisation. Dans le cadre d'un dialogue ouvert, HBSAG a donné des précisions quant à ses structures et ses instruments pour la gestion du transport sur ses installations et quant aux points de contact avec les entreprises de transport ferroviaire (ETF).

Améliorations ciblées des prestations complémentaires

En automne 2024, la RailCom et HBSAG ont échangé et identifié un potentiel d'amélioration dans quatre domaines. Sur cette base, HBSAG révisera les désignations, le calcul des prix théoriques et les méthodes de facturation de ses prestations complémentaires. HBSAG est en train de mettre en œuvre ces mesures.

Hafenbahn Schweiz AG – Bon à savoir

HBSAG gère les trois sites portuaires de Basel-Kleinhüningen, Birsfelden et Muttenz, ce qui représente au total :

- 50 km de voies ferrées
- 270 appareils de voie
- diverses installations individuelles et spéciales.

HBSAG délègue l'exploitation ferroviaire (y c. les contacts avec les ETF) à CFF Infrastructure. En qualité de propriétaire des installations, HBSAG reste toutefois responsable de la sécurité de l'exploitation ferroviaire et de sa conformité aux règles.

Contrairement aux gares de triage (art. 62 LCdF), les ETF sont responsables de leurs mouvements de manœuvre sur les installations de HBSAG. HBSAG a signé des conventions d'accès au réseau avec 25 ETF ; mais, actuellement, seule une partie d'entre elles utilisent effectivement l'infrastructure.

Interview de Ferruccio Bianchi, nouveau membre de la commission

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

Le système ferroviaire en Suisse est un système important au service de toute la société. J'ai passé la plus grande partie de ma carrière professionnelle dans cet environnement exigeant mais absolument passionnant. Pouvoir continuer à contribuer à l'évolution de ce système comme membre de la commission RailCom a été une grande motivation.

➤ ***Comment est né votre intérêt pour le transport ferroviaire ?***

Déjà comme jeune ingénieur chez ABB, j'ai été plongé dans les défis techniques de l'infrastructure ferroviaire. C'était à l'époque des développements des lignes à grande vitesse en Europe et en Chine. Après plusieurs années dans ce domaine, j'ai eu la chance de pouvoir m'occuper de la gestion technique et de la maintenance du matériel roulant des CFF.

➤ ***Quel est votre parcours professionnel ?***

J'ai une formation d'ingénieur ETS en électrotechnique. J'ai commencé par travailler dans le cadre de projets techniques. J'ai ensuite suivi une formation de General Management et j'ai eu la responsabilité d'un centre de profit pendant plusieurs années chez ABB. Aux CFF, j'ai eu la responsabilité de la maintenance lourde du matériel roulant et de l'Asset Management pour CFF Voyageurs. J'ai ensuite rejoint CFF Consulting en tant que Senior Advisor.

