



RailCom – News n° 14

Berne, décembre 2025

Éditorial

Chers lecteurs, chères lectrices,

Nous sommes convaincus qu'en garantissant l'accès aux données d'infrastructure, nous renforçons non seulement l'accès non discriminatoire au réseau, mais aussi l'ensemble de notre système ferroviaire. En 2023, nous avons organisé un séminaire sur le thème de l'open data ; cette année, nous avons repris ce thème et l'avons approfondi sur la base de cas d'utilisation concrets (cf. p. 2). En tant qu'autorité de régulation indépendante, nous réunissons les différentes perspectives de la branche et encourageons les échanges professionnels. Nous nous considérons comme le catalyseur d'une évolution progressive vers une culture des données plus ouverte.

Les recommandations de l'Union des transports publics (UTP) sur le droit de participation des entreprises de transport ferroviaire (ETF) et des raccordés à la planification des investissements des gestionnaires d'infrastructure (GI) vont également dans ce sens : une réglementation claire des processus participatifs renforce la transparence et favorise un dialogue constructif entre GI et ETF (pour plus d'informations, cf. p. 4).

La RailCom n'accompagne pas seulement les acteurs de la branche de façon proactive dans le domaine des données d'infrastructure ou du droit de participation, elle est aussi régulièrement sollicitée en tant que juridiction spécialisée. En 2024, une ETF active dans le transport de voyageurs a déposé auprès de la RailCom un recours contre une décision du Service suisse d'attribution des sillons. Après avoir analysé la situation dans le détail, nous avons rejeté ce recours. Vous trouverez un aperçu du cas d'espèce à la page 3.



Retrouvez dès maintenant les communiqués de presse, les événements et autres actualités de la RailCom sur LinkedIn. Suivez-nous pour rester informé des dernières nouvelles !

Je vous souhaite une bonne lecture.

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



[Suivez-nous sur LinkedIn](#)

Colloque sur les données relatives aux infrastructures

Le vif intérêt suscité par le thème de l'open data lors du colloque 2023 nous a conduits à l'approfondir lors de l'édition de cette année : avec les acteurs du secteur, nous avons échangé sur des cas d'utilisation concrets montrant dans quelles situations les données peuvent être publiées de manière efficace et rentable. L'accent a été mis sur les besoins des entreprises de transport ferroviaire (ETF) et d'autres acteurs : quelles données existantes, pouvant être publiées facilement par les gestionnaires d'infrastructure et, le cas échéant, d'autres organisations, peuvent être mises à disposition de façon à offrir le plus grand bénéfice possible ?

Les données constituent un élément central du système ferroviaire moderne. Il est essentiel que les différents acteurs, tels que les gestionnaires d'infrastructure (GI), les ETF, les autorités, mais aussi les associations et l'industrie, puissent accéder aux données qui les concernent. Cela permet d'accroître l'efficacité, la sécurité et l'innovation du système ferroviaire. Pour la RailCom, un autre point est déterminant : l'accès aux données renforce l'accès non discriminatoire au réseau. C'est pourquoi elle s'engage dans ce domaine et assume, dans le cadre de l'infrastructure nationale de données sur la mobilité (IDM) prévue, la responsabilité du cas d'application « infrastructure de transport », avec un accent particulier sur le rail.



92 participants

ont pris part à notre colloque cette année, un record. Nous sommes heureux que cet événement suscite autant d'intérêt. Un grand merci à tous les intervenants, aux animateurs d'ateliers et aux participants pour cet échange ouvert et constructif.

L'objectif du colloque de cette année était d'échanger au sein du secteur sur des cas d'utilisation concrets pour l'accès aux données relatives aux infrastructures et de fixer des priorités pour les étapes à venir. L'accent a été mis d'une part sur la prise en compte des intérêts et des besoins des ETF et d'autres acteurs et, d'autre part, sur la réduction au minimum des coûts supplémentaires pour les GI. Les cas d'utilisation visent à rendre accessibles d'autres données d'infrastructure dans des domaines ciblés et à progresser ensemble vers une culture des données ouverte et axée sur les avantages. Le secteur est responsable de la mise en œuvre et de l'application des cas d'utilisation. La RailCom joue un rôle d'initiatrice et, si nécessaire, de soutien et de coordination.

Informations complémentaires

[Présentation](#) des exposés (en allemand)

[Résumé](#) des ateliers et des exposés (en allemand)

Divers

La RailCom rejette le recours contre la décision du SAS

En 2024, une entreprise de transport ferroviaire active dans le trafic de passagers a déposé auprès de la RailCom un recours contre une décision du Service suisse d'attribution des sillons (SAS) relative à l'attribution des sillons pour 2025. Cette entreprise (ci-après « la recourante ») contestait le rejet partiel de sa demande de sillons par le SAS. Le SAS avait attribué les sillons concernés à une autre entreprise (ci-après « l'intimée »), qui souhaitait les utiliser pour le transport de marchandises. La RailCom a examiné la situation en détail et a ensuite rejeté le recours dans sa décision du 24 octobre 2025.

La RailCom a motivé sa décision comme suit : dans le cadre de l'attribution des sillons sur le tronçon concerné, le SAS a mené une procédure correcte de règlement des conflits. Les sillons demandés par la recourante pour son trafic de passagers ne sont pas garantis dans le plan d'utilisation du réseau 2025, mais simplement indiqués à titre informatif. La distinction entre les types de trafic, à savoir le trafic de passagers et le transport de marchandises, est déterminante pour l'attribution des sillons. En revanche, le fait que l'intimée utilise ces sillons pour du transport de marchandises sous forme de « mouvement de manœuvre en pleine voie » n'est pas déterminant. Pour l'attribution des capacités résiduelles existantes, le plan d'utilisation du réseau 2025 doit être interprété à la lumière des prescriptions de la stratégie d'utilisation du réseau 2035. Les capacités résiduelles éventuelles doivent être attribuées en tenant compte de ce concept, qui est contraignant. Si la quantité minimale garantie pour le transport de marchandises dans le concept d'utilisation du réseau 2035 ne peut être mise en œuvre dans le plan d'utilisation du réseau 2025, notamment faute de capacités d'infrastructure suffisantes, les capacités résiduelles doivent d'abord être attribuées au transport de marchandises. S'il existe d'autres capacités résiduelles, leur attribution au trafic de passagers doit être examinée conformément à la loi sur les chemins de fer. Sur la ligne contestée, les capacités résiduelles disponibles ne suffisaient pas pour permettre la circulation simultanée de trains de marchandises et de voyageurs pendant les heures de pointe du matin. L'attribution des sillons était également conforme à la loi compte tenu de leur utilisation par l'intimée. Les sillons de transport de marchandises concernés disposent, dans les instruments de planification à long terme, de la flexibilité nécessaire en termes de capacités opérationnelles telles que la vitesse et les créneaux horaires. La RailCom a donc conclu que l'attribution partielle des sillons à l'intimée les jours ouvrables était conforme à la loi. La décision est définitive.

[Décision du 24 octobre 2025](#)

Nouvelle collaboratrice au secrétariat technique

Depuis juin 2025, Mme Manja Schlieper 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. Mme Schlieper a étudié le droit aux universités de Fribourg et de Berne et a obtenu un diplôme postgrade aux États-Unis. Avant de rejoindre la RailCom, elle a travaillé de nombreuses années comme juriste d'entreprise dans le secteur privé. Elle a accompagné l'ouverture du marché dans le domaine d'activité d'une entreprise ainsi que les questions liées à l'accès non discriminatoire au marché (notamment les projets législatifs, la conclusion de contrats et les litiges judiciaires) d'un point de vue juridique. Mme Schlieper parle couramment l'allemand, le français et l'anglais.



L'UTP publie des recommandations sur le droit de participation des ETF et des raccordés à la planification des investissements des GI

En juin 2025, l'Union des transports publics (UTP) a publié des recommandations concernant le droit de participation des ETF et des raccordés à la planification des investissements des GI. La RailCom avait suggéré cette initiative et salue cette publication : une réglementation claire des processus de participation renforce la transparence et favorise un dialogue constructif entre les GI et les ETF. Ces recommandations apportent une contribution importante au renforcement de la non-discrimination dans la planification des investissements à court et moyen terme. Toutes les ETF et tous les raccordés concernés sont impliqués à un stade précoce et sur un pied d'égalité. Leurs préoccupations doivent être examinées de manière objective, et toute préférence pour certains acteurs du marché doit être évitée.

La RailCom vérifiera en temps voulu le respect de ces droits de participation dans le cadre de sa surveillance.

Vous trouverez de plus amples informations et les recommandations ici :

- [Site internet de l'UTP](#)
- [Fiche d'information de la RailCom](#)