



CACF – News n° 3

Berne, juin 2020

Éditorial

Cher lecteur, chère lectrice,

Un nouveau membre de la commission, un nouveau nom et de nouvelles compétences – 2020 nous apporte de réjouissantes nouveautés dans différents domaines :

En janvier, nous avons souhaité la bienvenue à Anna Ciaranfi Zanetta, notre nouvelle membre de la commission. Nous nous réjouissons de notre collaboration. Nous présentons Madame Ciaranfi Zanetta à la page 4 de la présente newsletter.

Le 1^{er} juillet 2020, le paquet législatif Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) entrera en vigueur. La CACF sera rebaptisée RailCom et obtiendra ainsi de nouvelles compétences. À l'avenir, la RailCom tranchera les plaintes d'entreprises concernées qui invoquent une discrimination dans l'exécution de tâches systémiques. Elle statuera sur les litiges concernant la violation du droit de participation des entreprises de transport ferroviaire lors de la planification des investissements du gestionnaire de l'infrastructure à court et moyen termes. La RailCom surveillera le marché dans les domaines mentionnés. De nouvelles tâches de surveillance lui incomberont sur le dernier kilomètre concernant l'accès aux installations de transbordement du trafic combiné et aux voies de raccordement ainsi qu'en matière de processus et de prescriptions se rapportant à la conduite de l'exploitation.

La présente newsletter met l'accent sur le fret ferroviaire transalpin. Dans le cadre de notre surveillance du marché, nous avons examiné, environ 20 ans après l'introduction de la libéralisation du marché, les entreprises de transport ferroviaire actives dans ce segment. Il ressort que le marché s'est consolidé et qu'il est dominé aujourd'hui par quatre grands groupes d'entreprises.



J'ai également le plaisir de vous annoncer que nous avons publié notre [Rapport d'activité 2019](#) sur notre site Internet.

Bonne lecture !

Patrizia Danioth Halter, présidente

Le trafic marchandises à travers les Alpes 20 ans après l'introduction de la libéralisation du marché

« Après l'effervescence initiale due à l'entrée sur le marché de nouveaux prestataires, les parts de marché des entreprises de transport en fret ferroviaire transalpin se sont consolidées », constate Werner Grossen, membre de la CACF. 20 ans après la libéralisation du trafic marchandises, quatre grands groupes d'entreprises occupent une place dominante sur le marché du fret ferroviaire transalpin. CFF Cargo et BLS Cargo détiennent ensemble plus de 90 % des parts de marché.

Introduction de la libéralisation du marché

En Suisse, c'est en 1999 que la libéralisation du marché du fret ferroviaire a été introduite suite à la réforme des chemins de fer 1. Avec le libre accès au marché (open access) pour les entreprises de fret ferroviaire, la Suisse et l'UE se sont réciproquement accordé des droits de transit et d'accès. Auparavant, chaque entreprise de transport ferroviaire opérait exclusivement sur son propre réseau¹, alors qu'elle peut désormais utiliser le réseau ferré en s'acquittant d'un prix du sillon à condition qu'elle remplisse les exigences techniques et d'exploitation. 20 ans plus tard, la CACF a analysé l'évolution du marché du fret ferroviaire transalpin. Pour ce faire, elle s'est appuyée sur des études de l'Office fédéral des transports² et de CFF Infrastructure³ ainsi que sur des informations recueillies auprès de différents experts.

Augmentation des volumes transportés

Entre 2000 et 2008, à la suite de l'essor économique et de l'accès ouvert, les volumes transportés en fret ferroviaire transalpin ont augmenté de 23,9 % (figure 1). En 2009, la crise économique a engendré une baisse importante des volumes transportés, au point de revenir au niveau de l'an 2000. À partir de 2010, les volumes transportés ont à nouveau augmenté. En 2018, les volumes transportés représentaient 10,2 % de plus qu'en 2008. En 2019, ils ont toutefois reculé de 4,6 % par rapport à l'année précédente.

Acteurs principaux du fret ferroviaire transalpin

Dans les premières années ayant suivi l'introduction du libre accès (open access), différentes entreprises de fret ferroviaire autonomes ont tenté de s'imposer sur le marché suisse. Dotées de leur propre régime d'exploitation, elles offraient un système de transport par navettes sur les axes transalpins du Loetschberg/Simplon et du St-Gothard. Au cours des années suivantes, le nombre de ces entreprises de fret ferroviaire a toutefois reculé. Aujourd'hui, quatre groupes d'entreprises transfrontalières occupent une position dominante sur le marché (cf. tableau 1 et figure 1).

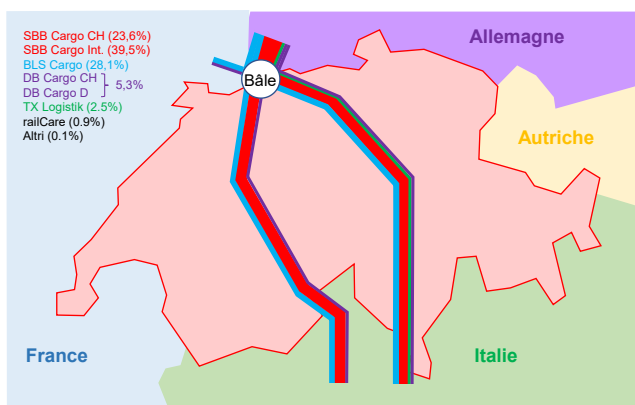


Figure 1 : Aperçu des entreprises de transport ferroviaire actives dans le fret ferroviaire transalpin en Suisse. Les entreprises appartenant aux quatre groupes d'entreprises sont signalées en bleu, violet, rouge et vert. Les entreprises n'appartenant à aucun des groupes sont signalées en noir. Les parts de marché se rapportent à 2019 (graphique : présentation élaborée par la CACF).

1 sauf en cas de coopérations

2 Office fédéral des transports, avril 2020 : Transport transalpin de marchandises en Suisse. Indices 2019 et interprétation de l'évolution ([lien](#))

3 CFF Infrastructure, novembre 2019 : enquête interne sur les entreprises de transport ferroviaire fournissant des prestations dans les gares de triage de Bâle et Chiasso.

Ces quatre groupes d'entreprises se sont formés à partir des chemins de fer étatiques de l'époque CFF, SNCF, DB et FS. Ils se sont organisés de sorte à pouvoir offrir un transport ferroviaire de marchandises global, en régie propre ou en collaboration avec des filiales ou des entreprises avec lien de participation, sur l'ensemble de l'axe entre les ports des États du Benelux et de l'Italie. Par ailleurs, avec une part de marché d'environ 0,9 %, railCare, filiale de Coop, assure le transport ferroviaire de marchandises en trafic intérieur transalpin entre la Suisse alémanique et les cantons du Tessin et du Valais.

| Parts de marché ^{a)} | Entreprises ferroviaires de ce groupe d'entreprises actives en Suisse | Groupe d'entreprises | Entreprises ferroviaires de ce groupe d'entreprises actives en France ^{b)} | Entreprises ferroviaires de ce groupe d'entreprises actives en Allemagne ^{b)} | Entreprises ferroviaires de ce groupe d'entreprises actives en Italie ^{c)} |
|-------------------------------|---|--|---|---|---|
| ~64 % | <ul style="list-style-type: none"> • CFF Cargo • CFF Cargo Int. | Chemins de fer fédéraux (CFF) | | <ul style="list-style-type: none"> • CFF Cargo Deutschland • CFF Cargo Int. | <ul style="list-style-type: none"> • CFF Cargo Italia • CFF Cargo Int. |
| ~28 % | <ul style="list-style-type: none"> • BLS Cargo^{d)} | Société nationale des chemins de fer français (SNCF) | <ul style="list-style-type: none"> • SNCF fret • Railtraxx • Crossrail Benelux | <ul style="list-style-type: none"> • Crossrail Benelux • Captrain Deutschland | <ul style="list-style-type: none"> • BLS Cargo Italia • Captrain Italia |
| ~4,6 % | <ul style="list-style-type: none"> • DB Cargo Schweiz • DB Cargo Deutschland | Deutsche Bahn (DB) | <ul style="list-style-type: none"> • Euro Cargo Rail ECR | <ul style="list-style-type: none"> • DB Cargo Deutschland • RBH Logistics | <ul style="list-style-type: none"> • DB Cargo Italia |
| ~2,5 % | <ul style="list-style-type: none"> • TX-Logistik • (fait partie du groupe Mercitalia) | Ferrovie dello Stato Italiane (FS) | | <ul style="list-style-type: none"> • TX-Logistik (fait partie du groupe Mercitalia) | <ul style="list-style-type: none"> • Mercitalia Rail |

Tableau 1 : Quatre groupes d'entreprises dominent le fret ferroviaire transalpin. ^{a)} Parts de marché dans le fret ferroviaire transalpin en Suisse en 2019. ^{b)} Production jusqu'à Bâle RB. ^{c)} Production jusqu'à Chiasso SM ou Domodossola. ^{d)} Participation minoritaire SNCF de 45% au capital-actions (Tableau : présentation élaborée par la CACF).

Motifs justifiant la consolidation du marché

« Dans le trafic combiné, les entreprises de fret ferroviaire dépendent des grands opérateurs, qui gèrent les contrats avec les clients finaux et attribuent les mandats de transport correspondants aux entreprises de fret ferroviaire », relève Werner Grossen, membre de la commission. Ce dernier connaît parfaitement la branche compte tenu de son activité chez BLS Cargo, CFF Infrastructure et Sillon Suisse, et il observe cette évolution depuis de nombreuses années. Les grandes entreprises de solutions logistiques globales (p. ex. DHL) et les opérateurs du trafic combiné (p. ex. Hupac), qui ont besoin de prestations de transport groupées avec le moins d'interfaces possibles, ont favorisé la consolidation du marché qui a eu lieu ces dernières années, car ce besoin peut être mieux satisfait par des grands groupes que par des entreprises de fret ferroviaire indépendantes spécialisées dans les opérations ferroviaires.

Une production rentable du transport de marchandises transalpin requiert des volumes transportés minimaux. Comme les quatre groupes d'entreprises détiennent une grande partie du volume du marché, il est très difficile pour les petites entreprises de fret ferroviaire d'atteindre les quantités minimales nécessaires à une production rentable. En outre, les coûts financiers et techniques initiaux élevés qu'implique la création d'une entreprise et les faibles marges bénéficiaires rendent difficile l'entrée sur le marché. Les coûts initiaux comprennent, par exemple, l'acquisition et l'immatriculation du matériel roulant, des licences pour le personnel des locomotives et les caractéristiques suisses spécifiques de la production ferroviaire telles que les exigences linguistiques ou l'utilisation d'une deuxième locomotive sur les itinéraires à forte pente.

Acteurs du trafic d'importation/d'exportation

Contrairement à la situation consolidée du marché du trafic de transit, le trafic d'importation et d'exportation avec les pays voisins implique de nombreuses entreprises de fret ferroviaire disposant de licences allemandes françaises, néerlandaises, belges ou italiennes jusqu'à la frontière nationale (cf. les trois dernières colonnes du tableau 1). Les entreprises suisses de transport ferroviaire sont chargées de la poursuite du transport par rail vers les destinations en Suisse. Outre les grands groupes d'entreprises, des entreprises ferroviaires plus petites et indépendantes, telles que Rheinland Cargo Schweiz et Widmer Rail Services, se sont également spécialisées dans ce domaine.

Divers

Nouvelle membre de la commission

En janvier, nous avons souhaité la bienvenue à Anna Ciaranfi Zanetta, notre nouvelle membre de la commission. Mme Anna Ciaranfi Zanetta met sa longue expérience dans le domaine du droit ferroviaire, acquise en tant que juriste au sein d'AlpTransit Gotthard SA, au service de la CACF. Cette société est le maître d'ouvrage de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes comprenant les tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri.



Pour la période administrative 2020 – 2023, la commission se composera donc comme suit :

- Patrizia Danioth Halter, licenciée en droit, avocate et notaire, LL.M., Altdorf (présidente)
- Markus Kern, Prof. Dr. en droit, LL.M., professeur assistant en droit public et administratif à l'Université de Berne, Berne (vice-président)
- Peter Bösch, expert en logistique, Binningen
- Anna Ciaranfi Zanetta, licenciée en droit, avocate, Dalpe
- Werner Grossen, économiste d'entreprise diplômé EPD ES, responsable gestion et recyclage des déchets de la ville de Berne, Thierachern
- Giuliano Montanaro, ingénieur civil diplômé EPF/SIA, CEO d'alius consulting GmbH, Zurich

Publication du rapport d'activité 2019

Vous trouverez notre nouveau rapport d'activité sous ce [lien](#). Nous vous informons de la manière dont la CACF s'engage, par une surveillance proactive du marché, à garantir pour toutes les entreprises ferroviaires un accès non discriminatoire au réseau ferroviaire. Nous présentons également d'autres thèmes relatifs à la surveillance du marché, exposons nos activités dans le cadre de l'observation du marché et de la collaboration internationale, et fournissons des explications sur une plainte et une dénonciation ayant fait l'objet d'une décision ayant force exécutoire.

Plainte concernant la prise en charge des coûts d'une interruption d'exploitation consécutive à un dérangement technique de l'infrastructure ferroviaire

Par décision du 6 décembre 2019, la CACF a rejeté la plainte d'une entreprise de transport ferroviaire (charter) qui propose des transports non réguliers avec des véhicules historiques. Un dérangement technique de l'infrastructure ferroviaire a empêché pendant plusieurs heures un train spécialement affrété par la plaignante de poursuivre son voyage, occasionnant des frais pour le transport substitutif des passagers et le rapatriement du matériel roulant. L'entreprise de transport ferroviaire concernée exigeait que le gestionnaire de l'infrastructure prenne en charge ces frais.

Réglementation concernant la prise en charge des coûts pour les ETF concessionnaires et non-concessionnaires

La CACF a examiné si la convention d'accès au réseau, et plus précisément sa disposition relative à la prise en charge des coûts en cas d'interruption de l'exploitation, était conforme à l'absence de discrimination. Elle a également étudié l'égalité de traitement entre les entreprises de transport ferroviaire concessionnaires et les entreprises de transport ferroviaire qui n'ont pas de concession.

- En vertu de la loi, les entreprises de transport ferroviaire concessionnaires doivent indemniser un passager en cas de rupture de correspondance. Le gestionnaire de l'infrastructure doit rembourser l'indemnité à l'entreprise de transport ferroviaire lors d'interruptions de l'exploitation au sens de la convention d'accès au réseau. La plaignante n'effectue aucun transport de personnes régulier à titre commercial et n'a donc aucune concession. Par conséquent, il n'y a aucune obligation légale d'indemniser les passagers lors d'une rupture de correspondance. La plaignante n'a dès lors pas droit à un remboursement de la part du gestionnaire de l'infrastructure.
- Concernant les autres dommages subis par l'entreprise de transport ferroviaire, tels que le rapatriement du matériel roulant, la convention d'accès au réseau ne comprend aucune disposition sur la prise en charge des coûts par le gestionnaire de l'infrastructure. Les entreprises de transport ferroviaire concessionnaires et celles qui n'ont pas de concession peuvent néanmoins définir cette prise en charge avec le gestionnaire de l'infrastructure dans une convention complémentaire. Cela n'a pas été fait en l'espèce.

La CACF a conclu que le régime de responsabilité contractuel était conforme à l'absence de discrimination et donc licite. La plainte a dès lors été rejetée. La décision a force exécutoire.

Renforcement de la production ferroviaire intégrée des CFF

Dans le cadre du projet « Traffic Control Center », CFF Voyageurs prévoit de regrouper sur les sites des centres d'exploitation les unités souvent décentralisées qui informent les clients. Actuellement, CFF Infrastructure gère le trafic sur son réseau depuis des centres d'exploitation et coopère étroitement avec les ETF à cet effet. La communication est réalisée par voie informatique et par téléphone. Des collaborateurs de CFF Voyageurs chargés de la gestion opérationnelle et de l'information aux clients travaillent déjà sur plusieurs de ces centres d'exploitation, notamment à Lausanne et à Pollegio. Grâce à cette réorganisation, les CFF souhaitent réagir plus rapidement en cas de défaillances et améliorer ainsi la communication avec les clients. CFF Infrastructure a l'intention de garantir à toutes les ETF intéressées des places dans la salle de commande d'un centre d'exploitation.

Cette future proximité entre les divisions Voyageurs et Infrastructure des CFF recèle des risques de discrimination que la CACF a analysés et évalués. Dans le cadre de la surveillance concomitante, la CACF et CFF Infrastructure ont défini un train de mesures visant à réduire ces risques.

Séminaire

Le 22 novembre 2019, la CACF a proposé un séminaire consacré aux effets de la numérisation croissante et, en particulier, du programme smartrail 4.0 sur l'accès au réseau. Mandaté par l'OFT, ce programme innovant vise une utilisation optimale de la numérisation et des nouvelles technologies dans le transport ferroviaire. Les participants à ce séminaire organisé en collaboration avec des représentants-clés de smartrail 4.0 ont pu dialoguer au cours d'ateliers. Ceux-ci ont permis d'identifier et d'examiner les principaux risques de discrimination, dont l'asymétrie grandissante entre le savoir-faire des petites entreprises bénéficiant d'un droit de participation et celui du gestionnaire du système pour les sujets techniques complexes. Par ailleurs, les risques que courent les entreprises ferroviaires de voir leurs coûts s'afficher potentiellement à la hausse en raison du transfert de fonctionnalités de l'infrastructure aux véhicules ont été discutés. Vous trouverez les exposés et les conclusions du séminaire [ici](#).

Rapport avec des infrastructures ferroviaires surchargées en Europe

Les membres de IRG-Rail (regroupement des régulateurs ferroviaires européens) ont enquêté dans les États européens sur la manière dont les gestionnaires d'infrastructure nationaux traitent les infrastructures surchargées. En Suisse, l'art. 12a de l'Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF) stipule, qu'en cas de capacité insuffisante du sillon, la ligne concernée est déclarée surchargée, et qu'il y a lieu d'offrir des alternatives aux entreprises de transport ferroviaire. Le gestionnaire d'infrastructure recherche les raisons de la surcharge de la ligne moyennant une analyse des capacités, il définit les mesures à prendre, propres à y remédier, et les met en œuvre en collaboration avec l'OFT. Le groupe de travail Access de l'IRG-Rail a publié les résultats du questionnaire [ici](#).