



Rapport d'activité 2015

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
Railways Arbitration Commission

Impressum

Editeur: Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer

Graphisme: Comm.pact AG seit 1991 360° Konzeption, Basel

Impression: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Tirage: allemand 200, français 50, italien 10, anglais 30

Photos : Photo de couverture © AlpTransit Gotthard SA, Photos © Fotolia.com, Portraits © Dominique Nardon, Inoxsuisse imagine



Table des matières

Avant-propos	2
Management Summary	3
Bases légales	4
Activités destinées à garantir l'accès non discriminatoire au réseau	5
Observation du marché	5
L'infrastructure ferroviaire suisse	5
Evolution du trafic voyageurs	6
Evolution du trafic marchandises	7
Autres thèmes	8
Monitoring du marché	10
Surveillance de l'attribution des sillons	10
Conditions d'accès au réseau des gestionnaires de l'infrastructure (GI)	11
Nouveau modèle d'exploitation des gares de triage	12
Actions et enquêtes d'office	13
Prix de l'énergie (tarif forfaitaire) dans le Catalogue de prestations	
Infrastructure	13
Attribution des sillons par Sillon Suisse SA conformément à la	
procédure de commande et d'attribution des sillons: trains PostMail	
pour l'horaire 2014	14
Fermeture de tronçons	15
Consultations	16
Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OIF)	16
Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire OARF (nouveau	
système du prix du sillon)	16
Ordonnances relatives à la loi sur le transport de marchandises (LTM) ;	
concept et planification de l'utilisation du réseau	16
Affaires internationales	17
Corridors de fret 1 (Rhine-Alpine) et 2 (North Sea–Mediterranean)	17
European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	18
Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)	18
Evolution du droit dans l'UE (4 ^e paquet ferroviaire et Recast)	19
La CACF	20
Commission	20
Secrétariat technique	21
Perspectives	22
Glossaire	23



Avant-propos

Le paysage ferroviaire suisse traverse une période difficile. Fonds supplémentaires pour l'entretien du réseau, croissance continue du trafic voyageurs, concurrence accrue entre les modes de transport, investissements pour garantir la qualité élevée de l'offre à l'avenir, débats concernant les salaires minimums des mécaniciens de locomotives ou l'emplacement des installations destinées à l'entretien : autant de thèmes - et la liste est loin d'être exhaustive - qui ont occupé les entreprises ferroviaires suisses en 2015.

Pour la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF), cette année a été marquée par la réorganisation de son secrétariat technique. De nouveaux collaborateurs dans les domaines de l'observation et de la surveillance du marché complètent l'équipe. Grâce à la combinaison de connaissances juridiques et de connaissances spécifiques aux chemins de fer, la CACF est en mesure de mieux comprendre les processus à la jonction entre les entreprises de transport ferroviaire (ETF) et les gestionnaires d'infrastructure (GI).

Par ailleurs, en 2015, la CACF a pleinement assumé ses tâches de surveillance. Il s'agissait notamment de créer un cadre favorable à un système ferroviaire suisse concurrentiel. Le présent rapport d'activité rend compte de ces travaux de la manière suivante :

- Les enquêtes sont traitées avec professionnalisme et dans les meilleurs délais. Les décisions visent à assurer un cadre fiable pour une concurrence équitable sur le plan économique, technique et temporel.
- A l'aide de méthodes et d'instruments adéquats, le secrétariat technique observe l'évolution des segments de marché pertinents et des entreprises.
- Un monitoring ciblé du marché éclaire continuellement et de manière adéquate les sujets susceptibles de générer un comportement discriminatoire.



- Sur la base de l'observation et du monitoring du marché, la CACF ouvre des enquêtes d'office dans les cas suspects. Celles-ci sont menées de manière correcte et transparente conformément aux dispositions légales de procédure. Les solutions adoptées d'un commun accord sont favorisées.

Je tiens ici à remercier la commission et les collaborateurs du secrétariat technique pour le travail accompli et leur disponibilité à poursuivre cette réorganisation avec moi.

Patrizia Danioth Halter
Présidente



Management Summary

La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) veille à l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire et contribue ainsi au bon fonctionnement du marché ferroviaire. Elle statue sur les actions des entreprises de transport ferroviaire (ETF) et lance des enquêtes d'office lorsqu'elle soupçonne que l'accès au réseau est empêché ou qu'il est octroyé de manière discriminatoire [art. 40a^{bis} de la loi sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101)].

En 2015, la CACF a notamment mené les **enquêtes** suivantes :

- Dans le cas du prix de l'énergie, elle a contrôlé le tarif forfaitaire de l'énergie de la catégorie « Train de marchandises direct » dans le catalogue de prestations. La CACF est parvenue à obtenir un accord partiel entre les gestionnaires de l'infrastructure (GI) et les ETF. D'ici fin 2015 au plus tard, les GI introduisent systématiquement le décompte de l'énergie effectivement consommée pour toutes les ETF circulant sur leur réseau. Par ailleurs, ils adaptent dans le catalogue de prestations 2018 le tarif forfaitaire de l'énergie, au moins pour la catégorie 6 « Train de marchandises direct » (cf. page 13).
- Dans le cas de l'attribution des sillons dans l'affaire des trains PostMail de la Poste, la CACF a constaté que Sillon Suisse n'avait pas mené la procédure d'attribution des sillons pour les transports de lettres postales conformément au droit. Pour garantir à l'avenir l'attribution non discriminatoire des sillons, la CACF a donné des instructions à Sillon Suisse (cf. page 14). La procédure est toujours en cours devant le Tribunal administratif fédéral.
- Une procédure d'enquête a été ouverte pour contrôler la répartition des coûts entre GI et ETF en cas de fermeture de tronçon. Au cours de l'enquête, l'OFT s'est déclaré prêt à réviser sa directive concernant les fermetures de tronçon (cf. page 15).

- Grâce au **monitoring du marché**, la CACF surveille et vérifie des thèmes susceptibles d'avoir une influence directe sur l'accès au réseau. Cela implique la surveillance régulière de l'attribution des sillons, des conditions d'accès au réseau des GI et du nouveau modèle d'exploitation des CFF pour les gares de triage du Limmattal et de Lausanne Triage.

Au chapitre **Observation du marché**, des indices sont commentés concernant les prestations de transport et certains événements survenus durant l'année sous revue qui auront à plus long terme une influence sur la concurrence en Suisse.

La CACF a concentré sa **collaboration au niveau international** sur ses tâches de surveillance pour les corridors de fret 1 (Rhine-Alpine) et 2 (North Sea-Mediterranean) ainsi que sur l'échange avec les régulateurs européens concernant le développement de meilleures pratiques et d'un marché ferroviaire européen.

La CACF a réorganisé son secrétariat technique et augmenté ses effectifs afin d'accomplir les nouvelles tâches qui lui incombent depuis mi-2013.

« Grâce à la combinaison de connaissances juridiques et de connaissances spécifiques aux chemins de fer, la CACF est en mesure de mieux comprendre les processus à la jonction entre les ETF et les GI. »

Patrizia Danioth Halter
Présidente CACF



Bases légales

La CACF est une commission décisionnelle indépendante au sens de l'art. 8a, al. 3 de l'ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (OLOGA; RS 172.010.1). Elle veille à l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire en statuant sur les actions des entreprises de transport ferroviaire et en lançant d'office des enquêtes lorsqu'elle soupçonne que l'accès au réseau est empêché ou qu'il est octroyé de manière discriminatoire [art. 40a^{bis} de la loi sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101)]. En tant que commission orientée sur le marché, elle exerce la surveillance sur le fonctionnement d'un marché et en soutient le fonctionnement de manière déterminante (art. 8m, let. b, OLOGA).

Instituée par le Conseil fédéral, la CACF a commencé ses travaux le 1^{er} janvier 2000. Elle a son siège à Berne.

L'activité de la CACF est régie par l'art. 40a^{bis} LCdF et par le règlement interne de la CACF approuvé par le Conseil fédéral (RS 742.101.4).

Depuis début 2012, elle est rattachée sur le plan administratif au Secrétariat général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (SG-DETEC).

« Grâce au monitoring du marché, la CACF surveille et vérifie des thèmes susceptibles d'avoir une influence directe sur l'accès au réseau. »

Yves Putallaz, Membre CACF



Activités destinées à garantir l'accès non discriminatoire au réseau

Observation du marché

Depuis 2015, la CACF s'efforce, dans le cadre de sa réorientation et de ses compétences en matière d'observation du marché, de suivre par ses propres moyens et avec des méthodes adéquates les évolutions du marché ferroviaire et d'analyser les événements ayant des incidences sur la concurrence. Par ailleurs, à l'aide de relevés statistiques ciblés, la CACF analyse la situation de la concurrence sur le marché ferroviaire suisse et publie ses conclusions.

L'observation du marché établit une vue d'ensemble du paysage ferroviaire suisse axée sur les secteurs libéralisés.

L'infrastructure ferroviaire suisse

Le paysage des chemins de fer suisses est caractérisé par la diversité des installations, qui sont très sollicitées. La longueur totale des infrastructures ferroviaires avoisine les 5100 km¹.

Le présent rapport d'activité établit pour la première fois une distinction entre observation et monitoring du marché. Avec les enquêtes d'office et le traitement des actions, ces activités contribuent à assurer la surveillance comme une vision globale, telle qu'elle est prévue par la loi.

Alors que le réseau à voie étroite s'étend sur près de 1400 km, la longueur du réseau à voie normale est de près de 3700 km. Les Chemins de fer fédéraux SA détiennent de loin le réseau le plus long (3100 km env., suivis du réseau du groupe BLS 420 km). Par rapport à sa taille, la Suisse dispose de l'un des réseaux ferroviaires les plus étoffés et les plus utilisés au monde.

¹ Source : Office fédéral de la statistique 2016



Figure 1 : Réseau à voie normale et à voie étroite



Evolution du trafic voyageurs

La CACF concentre son activité sur la surveillance de l'accès des ETF aux réseaux des GI à voie normale. Fin 2015, une cinquantaine d'entreprises ferroviaires publiques et privées de toute la Suisse recouraient au libre accès au réseau mis en place en 1999 par la réforme des chemins de fer 1. Malgré un taux d'utilisation déjà élevé du réseau, CFF Infrastructure a vendu 174,8 millions de sillons-kilomètres en 2015, augmentant ainsi la prestation de transport sur son réseau de 0,9 % par rapport à l'année précédente.

Le changement d'horaire le plus important depuis une dizaine d'années a eu lieu à la mi-décembre 2015. Il fait suite à la mise en service de nouvelles infrastructures (ligne diamétrale ZH) et à des augmentations de l'offre.

Quelques chiffres sur l'infrastructure et son utilisation :

Longueur du réseau à voie normale	3'754 km
Longueur du réseau à voie étroite	1'370 km
Nombre de stations / gares	2'124
Nombre de passages à niveau	3'995
Nombre d'ETF à voie normale	env. 60
Nombre d'ETF à voie étroite	env. 40

Le volume du trafic voyageurs (nombre de courses de voyageur²) a stagné en 2015³ au niveau de l'année précédente (468 millions de courses). La seule entreprise active dans le trafic grandes lignes, CFF Voyageurs, a été confrontée non seulement au franc fort, mais surtout à la concurrence d'autres modes de transport (autocars longue distance, vols low cost) qui ont entraîné une baisse de la demande dans le trafic international des voyageurs. Vu la croissance continue du trafic en Suisse, notamment du trafic régional, le volume de trafic de CFF V a augmenté en 2015 de 1,8 % par rapport à l'année précédente.

Après une baisse en 2012, la prestation de transport⁴ n'a cessé de progresser, aussi en 2015⁵. Elle a augmenté de 1,2 % par rapport à 2014. Cette croissance s'explique essentiellement par l'augmentation de la demande du trafic grandes lignes intérieur et du trafic régional. Compte tenu aussi de la hausse des prix des billets, l'augmentation de la demande a été la principale cause du résultat annuel positif de 131 millions de francs réalisé par CFF Voyageurs (2014 : 104 millions).

² Définition course de voyageur : une course de voyageur est définie comme le transport depuis le lieu d'embarquement jusqu'au lieu de débarquement avec ou sans changement de véhicule. Les passagers recourant aux services de plus d'une ETF ne sont comptés qu'une seule fois. (Source : Office fédéral de la statistique, 2016)

³ Source : Office fédéral de la statistique, 2016 : données trimestrielles Chemin de fer.

⁴ Définition prestation de transport : la prestation de transport, définie comme la somme de tous les kilomètres parcourus par les voyageurs, reflète les prestations effectivement fournies par un moyen de transport. (Source : Office fédéral de la statistique, 2016)



Evolution du trafic marchandises

Evolution générale

Le tournant escompté dans le secteur du trafic marchandises ne s'est pas non plus produit en 2015. La quantité de marchandises transportées a stagné en 2015 au niveau de l'année précédente (60,5 millions⁵ de tonnes transportées, soit une hausse minime de 0,2 % par rapport à 2014.

En 2015, les deux principales ETF de la branche ont réalisé des résultats aux antipodes les uns des autres. Alors que BLS Cargo a réalisé un bénéfice de 0,3 million de francs, CFF Cargo a de nouveau réalisé une perte de 22 millions de francs après avoir engrangé des bénéfices les deux exercices précédents. L'ensemble de la branche a souffert en raison de conditions économiques et politiques difficiles liées au taux de change euro-franc et au prix du diesel historiquement bas. Ce sont notamment ces facteurs ainsi que le fléchissement conjoncturel qui sont responsables du recul de la prestation de transport de 3,5 % par rapport à 2014. CFF Cargo International a pu par contre accroître sa prestation de 9,9 % par rapport à l'année précédente.



Figure 2 : Volume du transport voyageurs – mode de transport ferroviaire (voie normale)



Figure 3 : Volume du trafic marchandises – mode de transport ferroviaire (voie normale)

⁵ Source : Office fédéral de la statistique, 2016 : données trimestrielles Chemin de fer



Autres thèmes

Ci-après une sélection de thèmes de l'année 2015 qui sont déterminants pour l'évolution de la concurrence au sein du système ferroviaire suisse.

Résultats du rapport sur le transfert du trafic du Conseil fédéral⁶

En vue de la mise en exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard, le Conseil fédéral met en œuvre un paquet de mesures destinées à assurer la transition jusqu'à la pleine mise en service de la NLFA et à créer des incitations favorisant déjà le transfert du trafic avec le tunnel de base du Saint-Gothard. Le paquet comprend des adaptations de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire avec des baisses du prix du sillon d'une durée limitée à 2021 dans le trafic transalpin des marchandises :

- Une différenciation supplémentaire du prix de base du sillon sera créée temporairement en fret transalpin du 1^{er} janvier 2017 à fin 2021 [art. 19, al. 3, let. g de l'ordonnance sur l'accès au réseau (OARF ; RS 742.122)] sous la forme d'un rabais de 10 centimes offert par axe et par kilomètre à partir du cinquième essieu entraîné. Le rabais est accordé sur tout le sillon d'un train marchandises transalpin sur les axes du Saint-Gothard et du Loetschberg-Simplon (par exemple de Bâle à Chiasso), mais seulement si ce sillon transalpin utilise les sections Brigue-Iselle ou Altdorf-Bellinzone.
- Un « supplément qualité » a été introduit en 2013 pour les sillons des tronçons de base du Loetschberg et du Saint-Gothard. Il est depuis lors perçu au Loetschberg. Celui du Saint-Gothard ne le sera qu'à partir de 2022.

La CACF a pris acte de ces adaptations et suivra leur application non discriminatoire.

Etat de l'infrastructure

Depuis 2015, toutes les ETF doivent évaluer leur réseau selon des prescriptions, critères et indicateurs uniformes (RTE directive 29900). Le but est d'obtenir une vue d'ensemble complète, facilement compréhensible et de qualité de l'état de l'infrastructure ferroviaire en Suisse.

L'établissement de rapports sur l'état du réseau est une évolution positive. Il faut cependant être prudent au moment d'en tirer des conclusions. Vu que le système a été appliqué pour la première fois, il n'est pas encore possible d'établir des comparaisons dans la durée.

Un grand nombre de tronçons des CFF ont besoin d'être entretenus, mais aucune installation n'est dans un état vraiment critique. Par conséquent, les mesures prises pour améliorer l'entretien entraîneront aussi des coûts supplémentaires dans les prochaines années⁷.

Convention sur les prestations entre la Confédération suisse et les CFF 2013-16/2017-20

L'OFT et les CFF se sont entendus sur le plafond de dépenses pour la période 2017 - 2020, lequel se monte à 7,632 milliards de francs, soit 15 pour cent de plus que dans la période précédente 2013 - 2016. Ce montant constitue un compromis entre l'OFT et les CFF. Auparavant, les CFF avaient tenté de faire financer rétroactivement, dans le cadre d'un crédit supplémentaire à la CP 2013 - 2016, leurs charges supplémentaires d'entretien du réseau comprises entre 100 et 130 millions de francs. L'OFT a rejeté cette demande. Les CFF prennent donc à leur charge des surcoûts liés à l'entretien pour les années 2015 et 2016.

⁶ Source : Office fédéral des transports, 2015 : Rapport sur le transfert juillet 2013 – juin 2015.

⁷ Source : Synthèse du rapport annuel 2015 sur la CP 2013-2016, CFF I



Salaires minimums pour les mécaniciens de locomotive de l'ETF Crossrail

Début 2015, Rhenus-Holding SA a acquis une participation majoritaire de 50,1 % dans Crossrail. Crossrail est une ETF spécialisée dans le trafic de transit de trains complets à travers la Suisse. Les autres actionnaires, LKW Walter (16,46 %), Hupac (13,44 %) et Le Jeune Capital (10 %), ont réduit leurs parts en conséquence. Rhenus est un prestataire en logistique domicilié près de Dortmund opérant dans le monde entier. Avec CFF Cargo et Hupac, elle s'est fortement investie dans la mise en place de la plateforme de transbordement multimodale Bâle Nord.

Par ailleurs, Crossrail fait aussi parler d'elle en ce qui concerne le droit du personnel. Crossrail emploie notamment sur les tronçons suisses des mécaniciens domiciliés à Domodossola en Italie. L'ETF rémunère ses employés selon les règles usuelles de la branche italiennes et non suisses. En première instance, l'OFT saisi par les syndicats a déclaré conforme au droit la pratique salariale de Crossrail. En deuxième instance, le Tribunal administratif fédéral a donné raison aux syndicats, renvoyant ainsi le cas à l'OFT, qui devra évaluer une nouvelle fois les questions liées aux salaires usuels dans la branche⁸. Les autorités fédérales rendront vraisemblablement leur avis au cours du premier semestre 2016.

Recherche d'un site pour les nouveaux ateliers du BLS

En mars 2015, le BLS a fait connaître le site qu'elle privilégiait pour ses nouveaux ateliers dans la région bernoise. La recherche d'un nouveau site pour les ateliers du BLS est liée à la fermeture prévue fin 2019 des ateliers de Bern-Aebimatt loués par les CFF, fermeture justifiée par l'agrandissement de la gare de Berne. Le site privilégié à Riedbach près de Berne est essentiellement utilisé à des fins agricoles. Il faudrait vraisemblablement exproprier les propriétaires fonciers. Le BLS a réagi au large front de critiques en créant un groupe de suivi placé sous une direction externe, qui donnera l'avis externe requis. En tant que prestataire unique des prestations de trafic régional sur le rail, le groupe BLS doit disposer rapidement d'une installation centrale d'entretien et de garage située dans la région bernoise. Les délais pour la construction de cette installation controversée sur le plan politique sont serrés.

« Au chapitre Observation du marché, des indices sont commentés concernant les prestations de transport et certains événements survenus durant l'année sous revue qui auront à plus long terme une influence sur la concurrence en Suisse. »

Patrizia Daniöth Halter
Présidente CACF

⁸ Arrêt du Tribunal administratif fédéral du 15 décembre 2015 (Réf. 3434/2015)



Collaboration entre DB Schenker Rail et CFF Cargo

CFF Cargo est parvenue pour sa part à remporter le marché portant sur la production de quelque 8000 trains marchandises par année sur les axes de transit suisses au Gothard et au Loetschberg. CFF Cargo conserve ainsi ce mandat d'envergure important dans le trafic ferroviaire international des marchandises. Elle a prolongé avant son terme de cinq ans - soit jusqu'en 2020 -, le contrat conclu avec DB Schenker Rail, la plus grande entreprise de fret ferroviaire d'Europe. BLS Cargo, qui se chargeait de ce mandat pour DB Schenker Rail jusqu'au changement d'horaire 2013/14, a dû le céder à l'époque à CFF Cargo.

Dans le trafic international par wagons complets isolés, DB Schenker Rail et CFF Cargo ont élargi leur offre. Les deux membres de Xrail offrent désormais des liaisons de fret plus rapides entre les centres industriels d'Allemagne et la Suisse, ce qui permet par exemple d'acheminer des marchandises sur palettes de Hambourg vers n'importe quel lieu de Suisse dans un délai de 48 heures.

Parallèlement à la concurrence naturelle, CFF Cargo et DB Schenker Rail continuent d'exploiter des potentiels afin de mieux utiliser les synergies existantes et de réduire les coûts.

Monitoring du marché

Le monitoring du marché vise à approfondir certains thèmes qui, du point de vue de la CACF, ont une influence déterminante sur l'accès non discriminatoire au réseau.

Surveillance de l'attribution des sillons

Le processus d'attribution des capacités de sillon sur les réseaux des CFF, du BLS et du SOB pour l'horaire 2016 a eu lieu durant la période sous revue ; il est entré en vigueur mi-décembre 2015. En tout, sillon.ch a attribué près de 14 000 sillons à 21 entreprises de transport ferroviaire (ETF). Les dossiers accompagnant les demandes des entreprises ferroviaires ont conduit à 167 conflits de commande que le service d'attribution des sillons a tous pu résoudre avec les ETF concernées et les collaborateurs des gestionnaires de l'infrastructure responsables de l'établissement de l'horaire. Pour la première fois depuis cinq ans, aucune demande de sillon n'a donc été rejetée. Il y a pour l'essentiel deux raisons à cela :

Les travaux de réfection du tunnel du Simplon prévus pour 2016 ont moins restreint les capacités qu'initialement prévu. Les règles concernant la commande de sillons, convenues durant l'hiver 2014/15 entre sillon.ch et les responsables des ETF de marchandises, ont cependant également joué un rôle. Selon sillon.ch, en raison de ces règles, ces entreprises ferroviaires ont demandé pour l'horaire 2016 moins de capacités de réserve destinées à des transports dont la réalisation n'était pas encore contractuellement garantie au moment de la commande du sillon.



Comparé avec celui des années précédentes, l'horaire 2016 en vigueur depuis mi-décembre 2015 a surtout apporté des modifications notables dans le trafic voyageurs (grandes lignes). La mise en service de la ligne diamétrale à Zurich, de nouveaux projets d'offre sur les itinéraires du Plateau ainsi que le début des travaux pour le grand projet « Léman 2030 » ont eu d'importantes répercussions sur la planification des sillons et l'établissement de l'horaire. Compte tenu des règles en matière de priorité et du fait que lesdits projets sont menés en parallèle, il a fallu procéder à une nouvelle planification des capacités du trafic marchandises sur quasiment l'ensemble du territoire.

En 2015, la CACF s'est renseignée lors de deux séances auprès de sillon.ch sur le déroulement de la procédure de commande et d'attribution. Elle n'a pas constaté d'infractions aux règles à cette occasion. Elle n'a pas non plus reçu de plaintes ou d'actions de la part des acteurs du marché.

« En 2015, la CACF s'est renseignée lors de deux séances auprès de sillon.ch sur le déroulement de la procédure de commande et d'attribution. Elle n'a pas constaté d'infractions aux règles à cette occasion. »

Werner Grossen, Membre CACF

Conditions d'accès au réseau des gestionnaires de l'infrastructure (GI)

L'obligation légale qu'ont les GI de publier les conditions d'accès au réseau se limite à quelques spécificités techniques de certaines installations du réseau (par exemple profils de tronçon, rayons de courbure, équipements de sécurité, etc.). Dans un délai préalable de 12 mois pour chaque période de l'horaire, les CFF, le BLS et le SOB publient les spécificités techniques et opérationnelles de leurs réseaux ainsi que les tarifs des prestations offertes, et ce dans deux documents publics : les Network Statements et le catalogue de prestations. Le contenu et la structure de ces documents sont conformes aux normes de « RailNetEurope », le principal regroupement de gestionnaires de réseaux ferrés européens.

Sur le fond, les CFF, le BLS et le SOB publient aujourd'hui bien plus d'informations que ne l'exige la loi. Ces gestionnaires de l'infrastructure ont remis en 2015 à la CACF leurs conditions d'accès au réseau pour l'année de l'horaire 2017. Les utilisateurs du réseau n'ont pas signalé d'élément discriminatoire dans aucun des deux documents.

Durant l'année sous revue, la CACF a procédé à un examen par sondage des documents d'accès au réseau. Le concept de monitoring en cours d'élaboration comprend entre autres une proposition méthodologique pour l'examen futur des conditions d'accès au réseau et pour les publications des GI qui y sont liées.



Nouveau modèle d'exploitation des gares de triage

CFF Infrastructure exploite actuellement cinq gares de triage : Bâle, Buchs SG, Chiasso, Lausanne et Limmattal. Depuis 2015, deux autres installations (Däniken, ZH-Mülligen) ne sont plus exploitées par CFF Infrastructure.

Les gares de triage du Limmattal et de Lausanne sont en Suisse les deux principales plateformes garantissant le trafic intérieur par wagons isolés (TWI). Les trois autres gares de triage jouent un rôle important dans le trafic international des marchandises.

Les volumes de prestations demandés par CFF Cargo à la gare de triage du Limmattal et à Lausanne pour préparer ses trains marchandises représentent dans les deux installations plus de 98 % du volume annuel total.

Pour des raisons d'efficacité, CFF Infrastructure a délégué à partir de 2015 à CFF Cargo la responsabilité de la fourniture des prestations complémentaires « manœuvres dans les gares de triage » dans celles du Limmattal et de Lausanne.

La délégation des tâches se fonde sur un contrat d'exploitation. CFF Cargo est tenue de fournir sans discrimination les prestations dans la gare de triage. Les collaborateurs ont signé des clauses de confidentialité à cet effet.

Dans l'année sous revue, la CACF a examiné cette question et signalé à CFF Infrastructure les potentiels de discrimination suivants :

- dans la planification et le déroulement non discriminatoire des processus de production internes des gares de triage de CFF Cargo comme fournisseur de prestations : le nouveau modèle d'exploitation confie dorénavant l'attribution et la fourniture de prestations de triage à une ETF (CFF Cargo) qui est en concurrence avec d'autres ETF. Par ailleurs, l'ETF a accès à toutes les données de la concurrence sur le réseau ferroviaire suisse.
- par l'accès illimité de CFF Cargo aux données de transport des ETF concurrentes au cas où CFF Cargo effectuerait des prestations de triage pour le compte d'une autre ETF.

La CACF a demandé à CFF Infrastructure de prendre toutes les mesures propres à réduire dans toute la mesure du possible le potentiel de discrimination.



Actions et enquêtes d'office

Aucune action n'était en cours durant l'année sous revue.

La CACF s'est occupée des enquêtes suivantes :

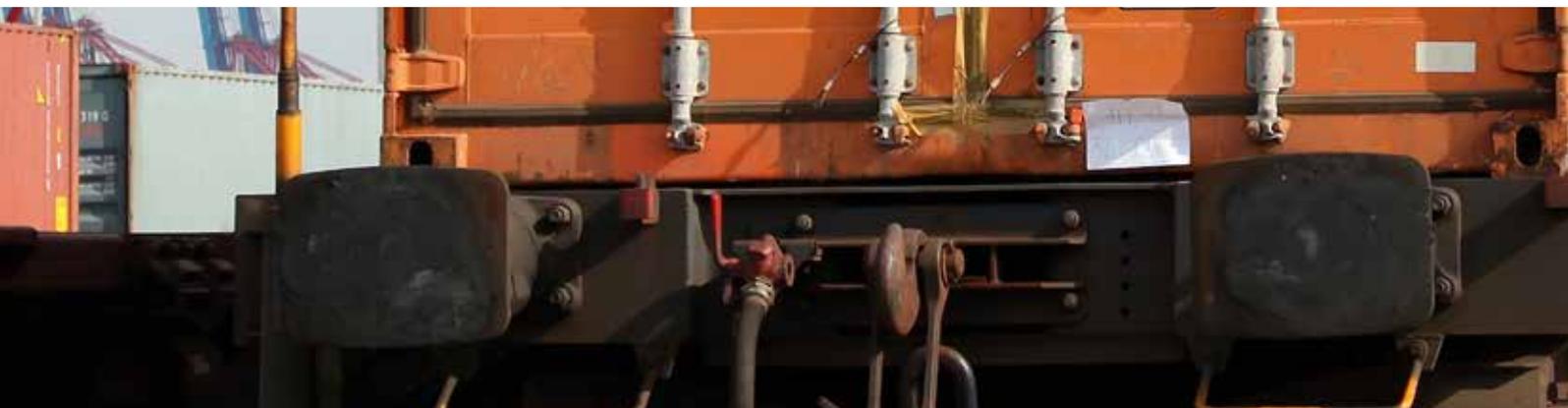
Prix de l'énergie (tarif forfaitaire) dans le Catalogue de prestations Infrastructure

En 2013, l'entreprise BLS Cargo AG a demandé à la CACF d'examiner une éventuelle discrimination dans l'application du tarif forfaitaire appliqué à l'énergie de traction conformément au « Catalogue de prestations Infrastructure » CFF Infrastructure / BLS Réseau / SOB / Thurbo / Sensetalbahn (STB) et Hafnenbahn Schweiz AG (HBS AG). Le catalogue de prestations comprend pour les trains de marchandises, en plus de la catégorie « Train de tracteurs » uniquement la catégorie « Train de marchandises direct ». S'agissant de la consommation d'énergie, la catégorie 6 « Train de marchandises direct » regroupe plusieurs catégories de trafic marchandises, comme par exemple le trafic par wagons complets isolés et le trafic par trains complets. Le trafic voyageurs est quant à lui divisé en cinq catégories de train.

La CACF a par conséquent contrôlé les méthodes et les bases de calcul servant à déterminer le prix de l'énergie pour chaque catégorie de train. A cette fin, elle a chargé l'EPFL de réaliser une expertise qui a révélé qu'il existe un soupçon fondé de discrimination concernant le décompte de l'énergie dans le prix du sillon du trafic marchandises. L'expert conclut que les trains de marchandises lourds parcourant de longues distances sans s'arrêter ont en règle générale besoin de moins d'énergie qu'il n'en est facturé avec le tarif forfaitaire pour la catégorie 6 « Train de marchandises direct ».

Sur la base de ce constat, la CACF a ouvert une enquête d'office les 27 et 29 janvier 2014. Parallèlement, CFF Infrastructure a lancé un projet-pilote de facturation du courant de traction effectivement consommé (VVB) visant à introduire le décompte de la consommation effective d'énergie. Ce projet pilote a également permis d'ouvrir un processus de conciliation. Durant l'été 2015, deux séances de négociation ont débouché sur un accord partiel qui, à la fin de l'année, avait été signé par six des neuf parties. Dans cet accord partiel, les gestionnaires du réseau s'engagent à introduire et à offrir systématiquement aux ETF circulant sur leur réseau le décompte de la consommation effective d'énergie, et ce d'ici fin 2015 au plus tard. Ils s'engagent également à adapter dans le catalogue de prestations 2018 le tarif forfaitaire de l'énergie, au moins pour la catégorie « Train de marchandises direct » ainsi qu'à élaborer un concept pour l'adaptation du tarif forfaitaire de l'énergie et à le soumettre à l'approbation de la CACF. CFF Infrastructure a introduit le décompte de la consommation effective d'énergie à fin 2015 de sorte que la phase transitoire a été lancée début 2016. Les obligations découlant de l'accord partiel sont donc remplies. La CACF rendra par conséquent en 2016 une décision confirmant cet accord.

CFF Infrastructure n'était pas disposée à compenser la différence entre le prix de la catégorie 6 figurant dans les catalogues de prestations et le prix plus bas exigé par BLS Cargo et confirmé par les expertises. La CACF rendra une décision pour clarifier cette question. La procédure d'enquête est donc toujours en cours.



Attribution des sillons par Sillon Suisse SA conformément à la procédure de commande et d'attribution des sillons : trains PostMail pour l'horaire 2014

En 2013, La Poste Suisse SA a lancé un appel d'offres public pour les transports de lettres postales. CFF Cargo SA et BLS Cargo SA ont présenté une offre. Parallèlement, La Poste Suisse SA a commandé des sillons dans l'horaire 2014. CFF Cargo SA a également présenté des demandes de sillons pour son réseau express Suisse. Sillon.ch a constaté un conflit entre la commande de La Poste Suisse SA et celle de CFF Cargo SA, conflit qui n'a pas été réglé par sillon.ch. La Poste Suisse SA a alors interrompu la procédure d'adjudication du mandat de transport. Le conflit de sillon a pu ensuite être réglé d'un commun accord et sans que sillon.ch y contribue. La Poste Suisse SA s'est vu attribuer les sillons et les a transférés à CFF Cargo SA afin que celle-ci exécute le mandat de transport de ses lettres. BLS Cargo SA a saisi la CACF et lui a demandé d'ouvrir une enquête d'office concernant la procédure d'attribution des sillons de sillon.ch.

Sillon.ch étant soupçonné d'avoir adopté un comportement discriminatoire lors de l'attribution des sillons, la CACF a ouvert une enquête d'office. Cette enquête a donné lieu à un important échange d'écritures de la CACF, qui a rendu une décision en juin 2014. CFF Cargo SA et sillon.ch ont fait recours contre cette décision. Le recours de CFF Cargo SA a été rejeté en raison de l'absence d'un intérêt juridiquement protégé. Le recours de sillon.ch a été admis en raison d'un vice de forme de la part de la CACF et renvoyé à celle-ci pour réévaluation. En décembre 2015, la CACF a rendu une nouvelle décision constatant que sillon.ch n'avait pas mené la procédure d'attribution des sillons conformément au droit et avait ainsi compromis l'octroi d'un accès non discriminatoire au réseau. Sillon.ch n'a pas respecté notamment l'art. 9a LCdF, l'art. 12, al. 1 OARF, les chiffres 3.1 et 3.4 de la directive de l'OFT concernant l'attribution des sillons et les mises aux enchères ainsi que les chiffres 4.2.2.2, 4.3.1 et 4.4.1.1 des Network

Statements. Par conséquent, la CACF a obligé sillon.ch, en cas de commandes multiples présumées pour le même transport, d'exiger une justification adéquate du transport jusqu'à la date de l'attribution provisoire de sillons. S'il s'avère que les commandes multiples se rapportent à des transports distincts, une procédure de règlement du conflit doit être menée. Dans cette procédure, il faudra soumettre à temps aux commanditaires d'autres propositions de sillons acceptables afin que les sillons puissent être provisoirement attribués dans les délais. Si une attribution n'est alors toujours pas possible, sillon.ch devra mener une procédure de mise aux enchères avant l'attribution définitive des sillons. La décision rendue n'est pas encore entrée en force. La CACF estime qu'elle sera déférée au Tribunal administratif fédéral.



Fermeture de tronçons

Dans le trafic ferroviaire, des tronçons sont régulièrement fermés en raison de chantiers en lien avec l'infrastructure. Pour assurer les liaisons ferroviaires concernées, des bus de remplacement doivent par exemple être organisés. Or, ces fermetures occasionnent des coûts supplémentaires qui doivent être pris en charge par les ETF. L'art. 11b de l'OARF et la directive « Fermetures de tronçons conformément à l'art. 11b OARF » de l'OFT déterminent les cas dans lesquels les coûts supplémentaires encourus sont pris en charge par une ETF et quand ils le sont par un GI.

En 2014, BLS SA - Voyageurs et Production ferroviaire - a été concernée par trois fermetures de tronçon. Des divergences de vues sont alors apparues entre BLS SA et CFF Infrastructure ainsi que BLS Réseau SA sur la prise en charge des coûts attestés. Selon l'interprétation du BLS SA de l'art. 11b OARF et de la directive de l'OFT, il incombe aux gestionnaires de l'infrastructure de prendre en charge ces coûts puisqu'ils ne sont pas minimes. CFF Infrastructure et BLS Réseau SA ne partageaient pas cet avis.

BLS SA a alors saisi la CACF en lui demandant d'ouvrir une enquête d'office concernant l'application correcte de l'art. 11b OARF et de la directive qui en découle. La CACF est chargée d'établir jusqu'à quel montant les coûts doivent être considérés comme minimes et s'il appartient à l'ETF ou au GI de les prendre en charge. La CACF a ouvert une enquête d'office. L'OFT a annoncé qu'il réviserait la directive en question en 2016 et qu'il fixerait la limite du montant dit minime à 30 000 francs. La procédure d'enquête est toujours en cours.

« La CACF continuera de développer son observation et son monitoring du marché afin de pouvoir se prononcer régulièrement sur le marché ferroviaire suisse. »

Peter Bösch, Membre CACF



Consultations

La CACF a remis plusieurs avis sur les projets législatifs suivants :

Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OIF)

La CACF soutient l'orientation de l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OIF). Avec sa nouvelle désignation RailCom, la CACF assumera de nouvelles responsabilités de surveillance et d'examen et verra son rôle de régulateur renforcé. Le système ferroviaire actuel intégré n'exclut cependant pas la possibilité d'un comportement discriminatoire caché et difficile à prouver de l'extérieur. Telle a aussi été la conclusion du groupe d'experts chargé de l'OIF en 2014. Les potentiels de discrimination concernent non seulement l'attribution des sillons, mais aussi le développement et l'aménagement du réseau, l'établissement des horaires, l'entretien du réseau, la gestion des perturbations, l'accès aux gares, l'information à la clientèle et la stratégie en matière de technologie. Les potentiels de discrimination sont d'autant plus faibles que la séparation entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire est rigoureuse. Si on renonce en revanche à une séparation organisationnelle et financière nette entre l'infrastructure et l'exploitation, il faut accorder des compétences supplémentaires au régulateur et lui transférer des tâches afin que l'accès au réseau non discriminatoire soit effectivement garanti et que la concurrence sur le marché des chemins de fer soit renforcée.

La CACF salue l'octroi de droits de participation aux ETF opérant dans l'accès au réseau en ce qui concerne les décisions relatives à l'infrastructure et la possibilité de l'OFT de confier la gestion d'un système à certaines ETF ou GI. Les réglementations prévues devront cependant être formulées de manière plus précise afin de garantir leur application.

La CACF salue expressément l'élargissement des compétences en matière de relevé des données, d'observation du marché et de surveillance. La surveillance de la concurrence déjà décidée dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2, c'est-à-dire une surveillance préventive du marché, pourra ainsi enfin être mise en œuvre. C'est un point décisif pour rendre la concurrence possible et empêcher des discriminations.

Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire OARF (nouveau système du prix du sillon)

La CACF soutient en principe le but visé par les modifications de l'OARF et salue le maintien des grandes lignes du système actuel de prix du sillon. La modification proposée concerne surtout l'introduction d'un facteur d'usage. En ce qui concerne l'accès non discriminatoire au réseau, le relèvement du prix de base du sillon ne pose pas de problème, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination pour l'accès au réseau. De manière générale, la commission juge important que les prescriptions et les instruments servant à définir un facteur d'usage soient élaborés de manière à ne pas entraîner de travaux administratifs excessifs pour les petites ETF. L'utilisation simple des instruments mis à disposition jouera ici un rôle déterminant pour la non-discrimination.

Ordonnances relatives à la loi sur le transport de marchandises (LTM) ; concept et planification de l'utilisation du réseau

La CACF salue les buts visés par les ordonnances relatives à la loi sur le transport de marchandises (LTM). Elle estime toutefois nécessaire de mentionner explicitement les attributions de sillon.ch, c'est-à-dire ses droits et ses obligations. Par ailleurs, il faudra définir dans une base légale suffisante les critères et les standards pour l'attribution des sillons.



Affaires internationales

Corridors de fret 1 (Rhine–Alpine) et 2 (North Sea–Mediterranean)

Dans son règlement (UE) n° 913/2010 « relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif », l'UE a défini neuf corridors européens de fret ferroviaire. Ces corridors servent à promouvoir le transport ferroviaire international des marchandises et contribuent ainsi à réaliser le mandat constitutionnel de transfert du trafic de la route au rail.

Deux d'entre eux concernent la Suisse :

- Corridor 1 (Rhin–Alpine): Zeebrugge/Anvers/Rotterdam – Duisburg – Bâle – Milan – Gênes ;
- Corridor 2 (North Sea–Mediterranean) : Rotterdam/Anvers – Luxembourg – Metz – Dijon – Lyon/Bâle (Bâle CFF gare de triage)

Un guichet unique, le Corridor One-Stop-Shop (C-OSS), attribue des sillons sur chaque corridor de fret international. Le C-OSS attribue les capacités offertes par les organes nationaux d'attribution des sillons - ce que l'on appelle les *pre-arranged train paths* (sillons ferroviaires préétablis) sur la base d'une convention entre les gestionnaires de l'infrastructure et les services d'attribution des sillons. Cette convention règle les tâches, compétences et responsabilités du C-OSS et des gestionnaires nationaux de l'infrastructure/services d'attribution des sillons. Ceux-ci ont donné le pouvoir au C-OSS d'attribuer les *pre-arranged train paths* en leur nom et pour leur compte.

Les C-OSS sont contrôlés conjointement par les régulateurs concernés de Belgique, du Luxembourg, d'Allemagne, d'Italie, des Pays-Bas, de France et de Suisse. La CACF exerce ici une fonction de surveillance. La coopération entre les régulateurs est réglée dans le *cooperation agreement* et dans une *letter of intent* suisse.

Un nouvel ordre des priorités prévu pour l'horaire 2016 aussi sur les corridors 1 et 2, c'est-à-dire ce que l'on appelle Flex-PaP (*flexible pre-arranged path*) et NetPaP (*network pre-arranged path*) donnera plus de flexibilité aux entreprises de transport ferroviaire. Durant l'exercice sous revue, les discussions concernant ces réglementations se sont poursuivies. Il s'agit de trouver un compromis entre la plus grande flexibilité requise par les entreprises de transport ferroviaire (ETF) et la stabilité de l'horaire des gestionnaires de l'infrastructure.

L'UE envisage de remanier déjà la directive 913/2010 (corridors) après deux ans. Le but est de réglementer plus strictement l'exploitation du corridor. A plusieurs reprises, la CACF s'est opposée - d'entente avec la majorité des régulateurs européens - à des démarches menées à la hâte. Les corridors ont besoin de plus d'expérience dans leur exploitation. A l'exception du corridor 1, tous les autres sont opérationnels depuis trop peu de temps et disposent donc encore de trop peu d'expérience de l'application dans la pratique. C'est pourquoi une modification des dispositions et surtout une réglementation plus stricte ne sont pas opportunes pour l'instant.



European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Le réseau ENRRB a été fondé en 2013 suite à la refonte du cadre réglementaire de l'UE [directive 2012/34 (UE); Recast]. Les régulateurs ferroviaires qui y sont représentés et la Commission UE se rencontrent régulièrement pour aborder des sujets internationaux liés à la réglementation ferroviaire. L'ENRRB sert à assurer la coopération entre les régulateurs.

La CACF a participé à deux séances plénières en tant qu'observatrice. Le principal sujet abordé a été la mise en œuvre du *recast* du premier paquet ferroviaire. Dans ses prises de position concernant notamment le projet de législation OIF, la CACF a fait part des expériences des régulateurs européens, qui se sont révélées stables et transposables en Suisse.

Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

IRG-Rail regroupe actuellement 26 régulateurs ferroviaires. Son objectif est d'assurer une collaboration internationale destinée à mettre sur pied un marché intérieur européen des chemins de fer : élaboration de solutions optimales (meilleures pratiques), notamment dans les domaines de l'accès au réseau et des installations de service ainsi que de la promotion d'une démarche commune pour la mise en œuvre du cadre réglementaire européen. Conjointement avec les régulateurs d'Allemagne, de Grande-Bretagne, des Pays-Bas et d'Autriche, la CACF a lancé en 2010 une initiative visant à renforcer la coopération des régulateurs ferroviaires indépendants, ce qui a donné lieu à la création d'IRG-Rail.

La CACF participe avant tout aux séances plénières et à celles du groupe de travail Accès étant donné qu'elles s'occupent des problèmes liés à l'accès aux corridors de fret ferroviaire et de leur gestion.

« La CACF participe avant tout aux séances plénières et à celles du groupe de travail Accès de l'Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) étant donné qu'elles s'occupent des problèmes liés à l'accès aux corridors de fret ferroviaire et de leur gestion. »

Ursula Erb, Membre CACF



Evolution du droit dans l'UE (4^e paquet ferroviaire et Recast)

Le réseau ferré européen est aujourd'hui assez fragmenté. Les pays membres de l'UE et les Etats partenaires qui leur sont associés (Suisse, Norvège, Macédoine, etc.) appliquent toujours des normes de sécurité et des systèmes techniques différents. Ainsi, les services ferroviaires transfrontières doivent obtenir des certificats de sécurité de plusieurs autorités nationales différentes et s'adapter à différents systèmes de signalisation. L'accès au marché de nouveaux exploitants ferroviaires et de nouveaux équipements techniques est ainsi rendu difficile et coûteux.

En éliminant les derniers obstacles à la création d'un espace ferroviaire unique européen, le 4^e paquet ferroviaire proposé contribuera à créer un secteur ferroviaire plus compétitif, bénéficiant de meilleures connexions entre les pays de l'UE et avec les pays voisins.

La législation sur ces questions comprend des propositions techniques et des propositions relatives à la gouvernance et à l'ouverture du marché (aspects politiques) :

- Les adaptations techniques ne sont guère contestées.
- Fin 2015, les aspects politiques font en revanche toujours l'objet de controverses entre, d'une part, les Etats membres et, de l'autre, entre la Commission européenne et les Etats. Pour renforcer la concurrence dans le secteur ferroviaire, la Commission européenne propose d'ouvrir les marchés du transport ferroviaire des voyageurs et de mieux séparer le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire. Pour cela, il faut en principe qu'il y ait une séparation au niveau juridique entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire.

La directive visant la mise en œuvre du *recast* (adaptations et mise en œuvre définitive du premier paquet ferroviaire) assignait aux Etats membres de l'UE un délai jusqu'à la mi-2015 pour leur introduction. Cela n'a été fait qu'en partie, de grands Etats membres comme l'Allemagne et la France ne sont pas d'accord avec toutes les étapes de la mise en œuvre.

La CACF suit de près ces évolutions. Elle est favorable à un alignement progressif de la législation suisse sur les normes européennes pour autant que celles-ci se soient avérées judicieuses et stables.

Frankfurt	Hamburg Kiel	16		S 12	7.48	Sta
Flughafen →			Zug fällt aus	S 7	7.50	Oer
Thun	Visp Brig	14		S 24	7.51	Wied
Biel	Genève	Genève-Aéroport	18		S 15	Har
Zug	Luzern	9		S 5	7.55	Sta
ausen		11		S 8	7.55	Oer
Brugg	Aarau Olten	Bern	15		S 10	Sel
n →	Winterthur	Romanshorn	10		S 9	Sta

La CACF

Commission

La commission s'est réunie six fois en plénum durant l'année sous revue. A cela s'ajoutent les activités des membres de la commission dans les quatre secteurs suivants : Droit, Accès au marché, Surveillance de la concurrence et Affaires internationales.

La commission :



La CACF (de gauche à droite): Prof. Dr. Matthias Finger, Dr. Ursula Erb, Dr. Yves Putallaz, Barbara Klett, Patrizia Danioth Halter, Werner Grossen, Peter Bösch, Sibylle Burger-Bono

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Présidente	Patrizia Danioth Halter	licenciée en droit, avocate et notaire, LL.M., Altdorf
Vice-président	Matthias Finger	professeur EPFL, Croix-de-Rozon
Membre	Peter Bösch	expert en logistique, Binningen
Membre	Ursula Erb	docteur ès sciences économiques, Uhwiesen
Membre	Werner Grossen	économiste d'entreprise diplômé NDS HF, Thierachern
Membre	Barbara Klett	avocate, LL.M. et médiatrice, Lucerne
Membre	Yves Putallaz	dr. ing. génie civil EPFL, Vevey

delhofen	Winterthur	Seen	44		S3	8
likon	Kloten	Winterthur	41		S9	8
ikon Enge	Thalwil	Zug	4		S5	8
dbrücke	Affoltern a/A		41/42		S8	8
delhofen	Uster Wetzikon	Pfäffikon SZ	43/44		S 15	8
likon	Wallisellen	Weinfelden	33		S7	8
nau Triemli	Uitikon Waldegg	Uetliberg	22		S 14	8
delhofen	Stettbach	Uster	43/44		S2	8

Secrétariat technique

Le secrétariat technique assiste la commission sur le plan professionnel et technique. Il suit les instructions de la commission. Il est rattaché au SG-DETEC sur le plan administratif.

En 2015, la CACF a procédé à une réorganisation complète de son secrétariat technique qui compte désormais quatre collaborateurs de plus, ceci afin de lui permettre d'assumer pleinement les nouvelles compétences qui lui ont été attribuées en 2013. L'élaboration d'une stratégie a été lancée et un concept de monitoring a été établi. Depuis 2015, il est ainsi possible de fournir des informations chiffrées concernant l'intensité de la concurrence sur le marché suisse des chemins de fer.

Composition du secrétariat technique durant l'année sous revue :

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Responsable	Sibylle Burger-Bono	avocate
Collaboratrice	Sandra Dorasamy	assistante de direction
Collaborateur	Andreas Oppliger	collaborateur scientifique (lic. phil. nat.)
Collaboratrice	Gabriela Weber	juriste, Master of Law



Perspectives

Des changements importants sont de nouveau prévus pour 2016 dans la législation :

- La LTM entre en vigueur le 1^{er} juillet 2016. Elle implique un élargissement des compétences de la CACF qui devra dorénavant aussi garantir l'accès non discriminatoire aux voies de raccordement et aux installations de transbordement de particuliers. Cela suppose une participation financière substantielle de la Confédération à la construction des installations. Les exploitants de ces dernières devront pour la première fois publier l'accès à leurs installations et définir les conditions de manière à garantir l'égalité du droit et des chances.
- Le Conseil fédéral adoptera vraisemblablement dans le courant du second semestre 2016 le message relatif à l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OIF) à l'intention du Parlement. L'objectif est de renforcer la CACF (devenue alors Railcom) et de créer une autorité indépendante d'attribution des sillons. Le Parlement devra ainsi se prononcer sur une nouvelle étape importante de la réforme des chemins de fer.

La CACF continuera de développer son observation et son monitoring du marché afin de pouvoir se prononcer régulièrement sur le marché ferroviaire suisse.



Glossaire

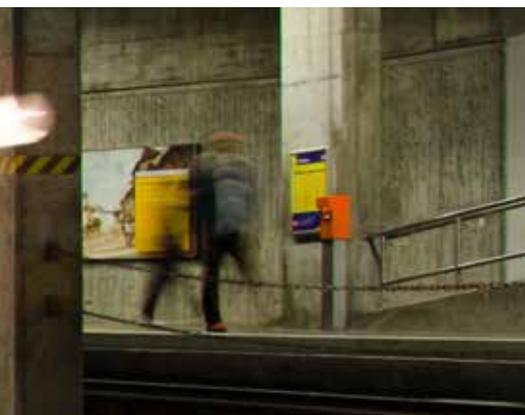
Abréviations	Signification
BLS	Chemin de fer Bern-Loetschberg-Simplon
CACF	Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
CFF	Chemins de fer fédéraux CFF
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
CP	Convention sur les prestations
DB	Deutsche Bahn
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
EOIF	Groupe d'experts chargé de réexaminer l'organisation de l'infrastructure ferroviaire
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
GI	Gestionnaire d'infrastructure
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
LCdF	Loi sur les chemins de fer
LTM	Loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
OARF	Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire



Abréviations

Signification

OIF	Organisation de l'infrastructure ferroviaire
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OLOGA	Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration
RPLP	Redevance sur les poids lourds liée aux prestations
RS	Recueil systématique
RTE	Réglementation technique ferroviaire
SG-DETEC	Secrétariat général du DETEC
Sillon.ch	Sillon Suisse SA
SOB	Chemin de fer du Sud-Est
TWI / TWCI	Trafic par wagons complets isolés
VVB	Facturation du courant de traction effectivement consommé



**Commission d'arbitrage dans le domaine
des chemins de fer**

Monbijoustrasse 51 A
3003 Berne

Tél. +41 (0)58 463 24 60

info@ske.admin.ch
www.ske.admin.ch

