

Rapport d'activité 2019

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



Table des matières

Avant-propos de la présidente	2
Management Summary	3
Aspects juridiques	4
Généralités	4
Plaintes et dénonciations	4
Monitoring du marché	5
Généralités	5
Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2020	5
Conditions d'accès au réseau pour 2020 et 2021	5
Gares de triage	5
Installations de transbordement du trafic combiné	6
Analyse de l'accès au réseau	7
Renforcement de la production ferroviaire intégrée des CFF	7
Bâtiment GS2 sur le campus des CFF à Berne Wankdorf	8
Séminaire	8
Perspectives	8
Observation du marché	9
Prestations du transport sur le réseau ferroviaire suisse	9
Rétrospective	10
Perspectives	10
Affaires Internationales	11
Independent Regulators' Group – Rail (IRG- Rail)	11
Corridors de fret (Rail Freight Corridors RFC)	11
European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	11
CACF	12
Commission	12
Secrétariat Technique	13
Perspectives	14
Projet de loi sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)	14
Installations de transbordement du trafic combiné	14
Prestation complémentaire « garage des rames »	14
Numérisation	14
Glossaire	15

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 190, français 53, italien 17, anglais 8

Photos : © KEYSTONE-SDA / LUZ Photo / Fabrizio Giraldi : photo de couverture. © Shutterstock : pages 1, 2, 3, 4, 8, 9-10, 11, 12-13. © Adobe Stock : pages 6-7, 14, 15-16. © Fotolia : page 5. © by look-at-me.ch, Yolanda Nacht-Bohler : photos de portraits pages 2 et 12.



Avant-propos de la présidente

Chères lectrices, Chers lecteurs,

Il y a 20 ans, la Suisse a mis en place un accès non discriminatoire au réseau ferroviaire et créé la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF). Depuis la réforme des chemins de fer de 1999, les divisions Transport et Infrastructure dans ce domaine doivent être séparées sur les plans comptable et organisationnel. Les conditions nécessaires à une concurrence sur le rail ont ainsi été réalisées, l'objectif étant d'accroître l'efficacité du transport ferroviaire. En tant qu'autorité indépendante, la CACF est chargée de garantir à toutes les entreprises de transport ferroviaire un accès équitable et égalitaire au réseau ferré.

Pendant l'exercice sous revue, la CACF a encore renforcé sa surveillance et examiné, dans le cadre de plaintes et d'études, les conditions d'accès au réseau, l'attribution des capacités ainsi que l'indemnisation liée à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des installations du trafic combiné (installations de transbordement TC). Elle s'est notamment penchée sur la réglementation concernant la prise en charge des coûts lorsqu'un dérangement technique de l'infrastructure entraîne une interruption de l'exploitation.

En collaboration avec la branche, la CACF a mis en œuvre l'obligation de publier les conditions d'accès aux installations de transbordement TC. Fin 2019, toutes les installations subventionnées par la Confédération avaient publié leurs conditions d'accès sur leur site Internet en se basant sur les normes définies par la CACF.

Cette dernière exerce une surveillance proactive et concomitante pour identifier précocement les risques de discrimination et les éliminer avec les acteurs concernés. Par exemple, la CACF suit le projet «Traffic Control Center» des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), qui vise à relocaliser les collaborateurs de CFF Voyageurs dans les centres d'exploitation de CFF Infrastructure. La CACF et CFF Infrastructure ont défini à cet effet un train de mesures visant à réduire ces risques.



Destinée à étudier systématiquement le risque de discrimination et à élaborer des solutions pratiques avec la branche ferroviaire, l'analyse des processus relatifs aux compétences en matière d'accès au réseau illustre, elle aussi, l'engagement proactif de la CACF.

Lors d'un séminaire organisé en novembre 2019, la CACF a examiné les défis liés à la numérisation et, en particulier, au programme smartrail 4.0 pour un accès non discriminatoire au réseau ferré. Elle a ainsi noué le dialogue dès la phase conceptuelle de ce programme. Les ateliers correspondants ont révélé plusieurs champs d'action critiques, comme le transfert de certaines fonctionnalités de l'infrastructure vers les véhicules.

Enfin, je tiens à remercier les membres de la commission ainsi que les collaboratrices et collaborateurs du secrétariat technique pour leur engagement et leur compétence.

Patrizia Danioth Halter
Présidente



Management Summary

En tant que commission décisionnelle indépendante, la CACF garantit l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire ainsi qu'aux installations privées de transbordement du trafic combiné et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération. Elle contribue ainsi au bon fonctionnement du marché ferroviaire. La CACF exerce trois fonctions:

- En tant que tribunal spécialisé, elle statue sur les litiges des entreprises ferroviaires et autres entreprises de transport par rapport à l'accès au réseau et aux installations.
- En tant qu'autorité de surveillance, elle mène des enquêtes d'office et ordonne des mesures visant à garantir l'accès non discriminatoire au réseau. Dans le cadre de ses activités de surveillance, elle pratique une observation et un monitoring du marché.
- Au niveau international, elle travaille de pair avec d'autres régulateurs afin de renforcer la coopération des gestionnaires de l'infrastructure (GI), notamment sur les corridors de fret.

En 2019, la CACF a traité notamment les plaintes et dénonciations suivantes, qui sont devenues exécutoires :

- la **plainte** d'une entreprise de transport ferroviaire (ETF) charter portant sur le régime de responsabilité en cas d'un dérangement de l'exploitation; et
- la **dénonciation** d'une ETF de marchandises concernant l'accès à une installation privée dont la voie de raccordement a été subventionnée par la Confédération.

Pendant l'exercice sous revue, le **monitoring du marché** réalisé par la CACF a porté sur les thèmes suivants :

- La CACF a mis en œuvre l'obligation de publier les conditions d'accès aux installations de transbordement TC subventionnées par la Confédération.
- Elle a analysé en détail les compétences et les risques de discrimination dans l'accès au réseau.
- En collaboration avec les CFF, elle a suivi le projet « Traffic Control Center » et l'emménagement dans le bâtiment GS2 du campus de Wankdorf. La CACF et CFF Infrastructure ont défini plusieurs mesures visant à réduire les risques de discrimination identifiés.

Au cours d'un **séminaire**, la CACF a proposé une plate-forme de discussion pour débattre de l'influence de la numérisation et, en particulier, du programme innovant smartrail 4.0 sur la garantie d'un accès non discriminatoire au réseau.

En matière d'**observation du marché**, la CACF a analysé les statistiques concernant les prestations du transport en Suisse et suivi des sujets actuels dans le domaine ferroviaire. Elle a également lancé une newsletter pendant l'exercice sous revue afin que la branche ferroviaire et les personnes intéressées aient un meilleur aperçu de ses activités. Enfin, elle a défini un concept de collecte et d'évaluation des données pour identifier précocement les évolutions et examiner des sujets pertinents de manière ciblée.

Dans le cadre de la **coopération internationale**, la CACF a présenté aux autres régulateurs ferroviaires européens des solutions pour gérer les capacités dans les corridors de fret (Rail Freight Corridors, RFC), car la Suisse, dont le réseau ferré est très fréquenté, dispose d'une grande expérience en la matière.



Aspects juridiques

Généralités

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)¹. Conformément à l'art 40a^{bis} de la loi sur les chemins de fer (LCdF)², la commission statue sur les actions des entreprises de transport ferroviaire et ouvre des enquêtes d'office lorsqu'elle soupçonne que l'accès au réseau est empêché ou qu'il est octroyé de manière discriminatoire. Elle surveille également l'accès aux installations de transbordement dédiées au trafic combiné et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération. En tant que commission de suivi du marché, elle exerce la surveillance sur le fonctionnement d'un marché et en soutient le fonctionnement de manière déterminante (art. 8m, let. b, OLOGA).

Plaintes et dénonciations

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 ETF (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'ETF concernée exigeait que le GI prenne en charge ces frais.

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 ETF concessionnaires et les ETF qui n'ont pas de concession.

En vertu de la loi, les ETF concessionnaires doivent indemniser un passager en cas de rupture de correspondance. Le GI doit rembourser l'indemnité à l'ETF 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 GI.

Concernant les autres dommages subis par l'ETF, 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 GI. Les ETF concessionnaires et celles qui n'ont pas de concession peuvent néanmoins définir cette prise en charge avec le GI 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.

Dénonciation concernant l'accès à une voie de raccordement

Une ETF de marchandises qui fournit une installation privée a effectué une dénonciation auprès de la CACF, car elle s'est vu refuser l'accès à une voie de raccordement qui dessert cette installation. Les investigations de la CACF ont révélé que l'Office fédéral des transports (OFT) dispose de contributions d'investissement pour la voie de raccordement concernée, mais qu'il n'a pas soumis cette dernière à l'octroi de l'accès non discriminatoire. Il est en effet possible de déroger à cette condition pour les petits projets. En l'occurrence, les tiers ne peuvent donc pas prétendre à un accès non discriminatoire. Par conséquent, la CACF n'est pas habilitée à engager une procédure contre le gestionnaire ou le propriétaire de la voie de raccordement.

¹ OLOGA ; RS 172.010.1

² LCdF ; RS 742.101.



Monitoring du marché

Généralités

Dans le cadre de son monitoring du marché, la CACF vérifie systématiquement s'il existe des risques de discrimination ou des discriminations effectives dans son domaine de compétence. À cet effet, elle se base sur les compétences légales fixées à l'art. 40a^{bis}, al. 1, LCdF, et en particulier sur la surveillance :

- de l'attribution des sillons pour l'horaire annuel ;
- des conditions d'accès au réseau applicables à la période horaire concernée ;
- des responsabilités et des procédures dans les gares de triage ; et
- de l'accès aux installations de transbordement TC.

La CACF définit également d'autres axes prioritaires pour chaque exercice.

Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2020

Au cours de l'exercice sous revue, Sillon Suisse SA a informé la CACF des principaux défis concernant l'attribution de capacités pour l'horaire annuel 2020. Dans l'ensemble, elle a reçu plus de 16 000 dossiers à traiter et a dû résoudre de nombreux conflits, comme lors des années précédentes.

La CACF n'a trouvé aucun indice d'un comportement discriminatoire lors de l'attribution des sillons pour l'horaire annuel 2020.

Conditions d'accès au réseau en 2020 et 2021

En 2019, la CACF a examiné les conditions d'accès au réseau des principaux GI suisses pour les années d'horaires 2020 et 2021 en mettant l'accent sur les modifications apportées par rapport à l'exercice précédent. Elle a vérifié le contenu, les motifs et la plausibilité de ces changements, en particulier pour les prestations complémentaires.

Gares de triage

La CACF est chargée de vérifier l'offre de prestations dans les cinq gares de triage situées à Bâle, à Buchs (SG), à Chiasso, à Lausanne et à Limmattal. Pour ce faire, elle dialogue régulièrement avec CFF Infrastructure, qui possède et exploite ces installations.

Ces dernières années, CFF Infrastructure a délégué l'exploitation des gares de triage de Limmattal et de Lausanne à CFF Cargo, qui en est le principal utilisateur. Celui-ci est tenu contractuellement de fournir les prestations sans discrimination. La CACF a vérifié et confirmé le respect de ces obligations.

En 2019, la CACF a discuté avec CFF Infrastructure des récentes modifications apportées dans les gares de triage :

- À Buchs, la gestion du trafic et la répartition des équipements techniques ne sont plus réalisées sur place, mais depuis le centre d'exploitation de Zurich. La CACF examinera les éventuels risques de discrimination qui découlent de ce changement.
- CFF Infrastructure étudie d'autres modèles d'exploitation dans les gares de triage frontalières de Bâle et de Chiasso. Compte tenu des nombreuses ETF opérationnelles et des prestations demandées, l'exploitant doit répondre à des exigences élevées pour fournir ces dernières de manière non discriminatoire.

La CACF suit ces modifications et attire l'attention sur les risques de discrimination.



Installations de transbordement du trafic combiné

En 2019, la CACF a vérifié, en collaboration avec certaines installations de transbordement TC, si leurs conditions d'accès et d'utilisation étaient non discriminatoires. Elle a également discuté avec les clients desdites installations.

Pendant l'exercice sous revue, l'accent a été mis sur l'obligation de publier les conditions d'accès aux installations de transbordement TC (conditions techniques, opérationnelles et économiques). La présentation transparente des conditions d'accès est essentielle pour un accès non discriminatoire. La CACF a demandé aux exploitants des installations d'utiliser le même modèle pour publier leurs conditions d'accès sur leur site Internet.

La CACF a également noué des contacts avec les responsables du projet « Gateway Basel Nord » afin qu'ils intègrent les exigences de non-discrimination à un stade précoce du projet. À cet effet, elle a présenté les exigences concernant, d'une part, l'égalité de traitement entre le transport ferroviaire, fluvial et routier et au sein d'un même mode de transport pour la répartition des capacités, l'offre de prestations et les prix et, d'autre part, la confidentialité des données des tiers.

Dans un arrêt du 8 octobre 2019, le Tribunal administratif fédéral a accepté le recours contre la décision de subventionnement de « Gateway Basel Nord » qui avait été prise en 2018. L'OFT doit donc rendre une nouvelle décision. Dans l'intervalle, la CACF poursuit ses échanges avec cet office et les responsables du projet.

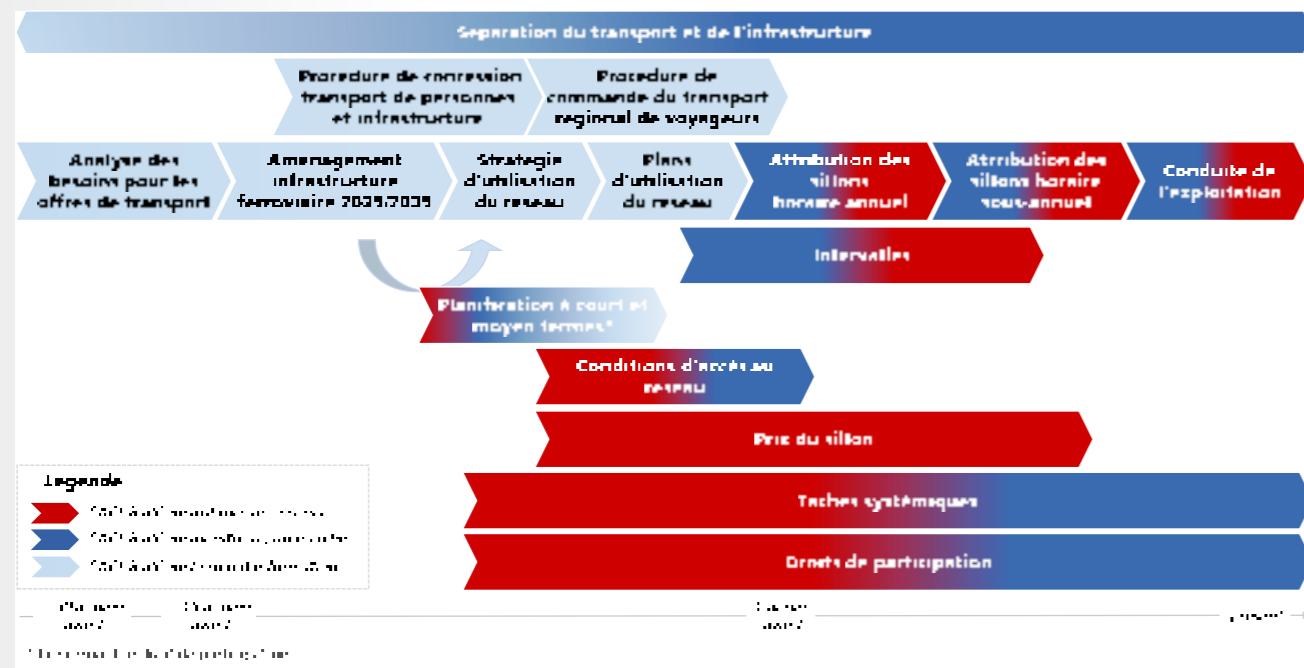


Figure 1 : analyse des processus concernant les compétences de la CACF en matière d'accès au réseau (source : CACF)

Analyse de l'accès au réseau

Pendant l'exercice sous revue, la CACF a analysé les principaux processus et sujets concernant l'accès au réseau pour renforcer ses compétences prudentielles. La figure 1 (voir page précédente) présente les domaines dans lesquels la CACF agit en qualité d'instance de recours et d'autorité de surveillance et ceux où elle s'informe sur les processus liés à l'accès au réseau.

Les principales compétences de la CACF en matière d'accès au réseau englobent :

- la surveillance de l'attribution des sillons pour l'horaire annuel et en cours d'année ;
- la surveillance de la planification des intervalles, des horaires de remplacement en cours d'année et des déviations ;
- la surveillance de la conduite de l'exploitation ;
- l'examen des conditions d'accès au réseau pour éviter les discriminations ; et
- la réception des recours des ETF³.

En plus de ces compétences, l'entrée en vigueur du projet de loi sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) en confère d'autres à la CACF, qui concernent les tâches systémiques, la gestion de système et les droits de participation⁴.

Renforcement de la production ferroviaire intégrée des CFF

Depuis la réforme des chemins de fer de 1999, les divisions Infrastructure et Transport doivent être séparées sur les plans comptable et organisationnel dans les entreprises ferroviaires intégrées. 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.

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. Des collaborateurs de CFF Voyageurs chargés de la gestion opérationnelle et de l'information aux clients travaillent déjà sur plusieurs de ces sites, 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.

³ Les prestations de base du prix du sillon sont définies par l'OFT et ne peuvent pas faire l'objet d'un recours auprès de la CACF. Cette dernière est uniquement compétente lorsque les ETF dénoncent une application inégale ou erronée des dispositions de l'OFT relatives au prix du sillon.

⁴ Art. 40a^{ter}, al. 1, let. e et f, de l'avant-projet de loi fédérale sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, FF 2018 6097, 6110



Bâtiment GS2 sur le campus des CFF à Wankdorf Perspectives

En 2019, le nouveau bâtiment GS2 est venu agrandir le site des CFF à Berne Wankdorf. Les CFF poursuivront en 2020 le regroupement, axé sur les processus, des collaborateurs de leurs divisions et en ont informé la CACF. Celle-ci précise que CFF Infrastructure doit néanmoins garantir un accès non discriminatoire au réseau. Aucune mesure de la CACF n'est pour l'instant requise en la matière.

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 ou la hausse éventuelle des coûts des ETF qu'induirait le transfert de certaines fonctionnalités de l'infrastructure vers les véhicules.

En 2020, la CACF continuera de surveiller les conditions d'accès au réseau, les gares de triage, l'élaboration des horaires et l'attribution des sillons. Elle poursuivra également la surveillance concomitante de la production ferroviaire intégrée des CFF. De plus, elle étudiera des axes thématiques sélectionnés, tels que smartrail 4.0 ou le système de rabais lié aux installations de transbordement TC.



Observation du marché

Dans le cadre de l'observation du marché, la CACF analyse l'évolution de la concurrence et l'absence de discrimination sur le réseau ferroviaire suisse. En 2019, elle a également lancé une newsletter afin que la branche ferroviaire et les personnes intéressées aient un meilleur aperçu de ses activités.

Prestations de transport sur le réseau ferroviaire suisse

Les prestations de transport ferroviaire de voyageurs ont légèrement reculé entre 2017 et 2018 (-1,3 %), mais elles demeurent globalement à un niveau élevé (fig. 2). Ce recul concerne le trafic grandes lignes et découle principalement d'un changement de méthodologie. En effet, un paramètre concernant le nombre de passagers grandes lignes a été modifié durant cette période, entraînant une diminution des voyageurs-kilomètres.

La figure 3 montre l'évolution du transport ferroviaire de marchandises (somme du trafic intérieur, du trafic d'importation et d'exportation et du trafic de transit). La baisse sensible du nombre de tonnes-kilomètres enregistrée en 2017 (env. -6 %) s'explique principalement par l'interruption de la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin à Rastatt en Allemagne. Une légère reprise (+1 %) a été observée en 2018, mais la prestation de transport demeure inférieure à son niveau d'avant 2017.

Développement de la prestation du transport ferroviaire en trafic grandes lignes et régional

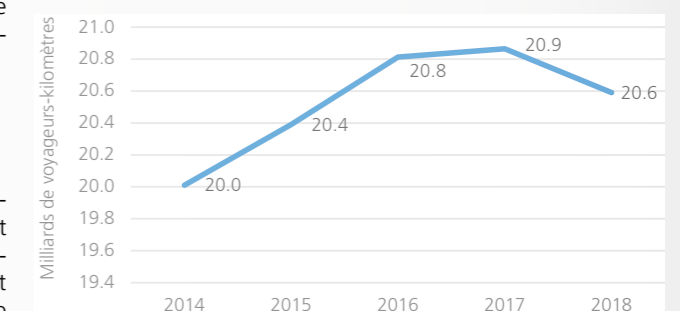


Figure 2 : prestation de transport en trafic grandes lignes et en trafic régional entre 2014 et 2018 (source : OFS)

Développement de la prestation de transport en trafic marchandises

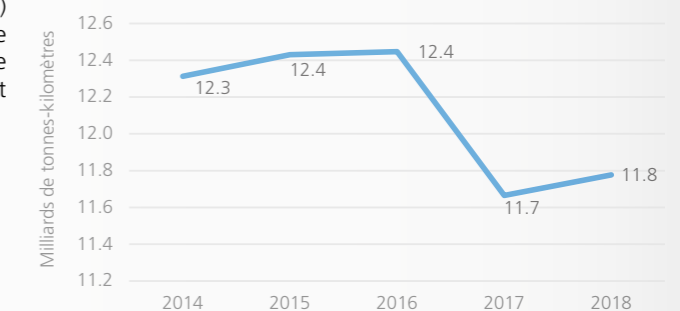


Figure 3 : prestation de transport en trafic marchandises (trafic intérieur, trafic d'importation et d'exportation et trafic de transit) entre 2014 et 2018 (source : OFS)



Rétrospective

En 2019, la Suisse a célébré les 20 ans de la réforme des chemins de fer. C'est l'occasion de faire une brève rétrospective: en 1999, la première étape de cette réforme s'est accompagnée, notamment, d'un accès non discriminatoire au réseau. Auparavant, chaque ETF opérait exclusivement sur son propre réseau⁵, alors qu'elle peut désormais utiliser le réseau ferré en s'acquittant d'un prix du sillón. L'accès au réseau ne doit pas être discriminatoire. En d'autres termes, le GI doit respecter pour ses propres besoins les règles applicables à des tiers pour l'attribution des sillons et le prix de ces derniers. De plus, il doit publier les conditions d'accès au réseau. L'accès non discriminatoire au réseau constitue un élément essentiel à la concurrence dans le trafic marchandises et au développement du transport de personnes, l'objectif principal étant de valoriser le rail en tant que mode de transport et d'accroître le trafic ferroviaire.

Il est également intéressant de se pencher sur l'évolution du système du prix du sillón : en 1999, le tarif des prestations de base en vertu de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF) comprenait essentiellement une composante liée au tronçon et une autre liée au poids. Concrètement, il se composait d'un tarif minimum (conduite, entretien, petits ou grands nœuds), du prix du captage de l'énergie et d'une contribution de couverture dans le transport de voyageurs ou de marchandises. Ce tarif figurait sur une simple feuille A4. En comparaison, le tarif des prestations de base dans le catalogue des prestations Infrastructure 2019 de BLS, de Chemin de fer portuaire Suisse, des CFF, de Südostbahn, de Sensetalbahn et de Thurbo s'étend, au total, sur près de 18 pages. Beaucoup plus complexe, il résulte du prix de base, des suppléments et rabais, de la redevance d'annulation, de la contribution de couverture et du prix de l'énergie à partir du fil de contact.

Perspectives

L'observation du marché n'analyse pas uniquement les évolutions précédentes; elle se tourne aussi vers l'avenir. Voici un aperçu des dossiers en cours dans le cadre des activités de la CACF :

- **Arrêt du Tribunal administratif fédéral concernant l'horaire cadencé à la demi-heure sur la ligne S3 à Zurich**
Dans son arrêt du 21 mai 2019, le Tribunal administratif fédéral a jugé que les intérêts du trafic voyageurs primaient sur ceux du trafic marchandises sur le tronçon entre Zurich Hardbrücke et Bülach. Il a ordonné à l'OFT de garantir aux heures de pointe le nombre de sillons nécessaires à l'horaire cadencé à la demi-heure sur la ligne S3 pour le transport de personnes. Un recours auprès du Tribunal fédéral ayant été déposé, l'arrêt n'a pas de force exécutoire. Ce sujet est important pour la CACF, car il concerne un objectif majeur de la stratégie d'utilisation du réseau et des plans correspondants, à savoir veiller sur le long terme à un nombre suffisant de sillons tant pour le trafic marchandises que pour le transport de personnes.
- **Octroi de la concession de trafic grandes lignes**
Les CFF et BLS ont trouvé une solution amiable dans le trafic grandes lignes. Depuis décembre 2019, BLS exploite plusieurs lignes dans le cadre de la concession de trafic grandes lignes des CFF, mais sous sa propre responsabilité, avec son propre matériel roulant et son propre personnel de train. BLS a renoncé à sa propre concession de trafic grandes lignes et les CFF ont retiré leur recours correspondant auprès du Tribunal administratif fédéral. Cette décision est intéressante pour la CACF, car elle marque une nouvelle évolution dans le trafic grandes lignes.

En outre, dans le cadre de l'observation du marché, la CACF met en œuvre un concept de collecte et d'évaluation des données pour identifier précocement les évolutions et examiner certains sujets de manière ciblée.

⁵ Hors coopérations



Affaires Internationales

Independent Regulators' Group – Rail (IRG- Rail)

Organisation réunissant les régulateurs ferroviaires européens, IRG-Rail promeut l'harmonisation du marché ferroviaire en Europe. La CACF défend ses intérêts aux assemblées générales d'IRG-Rail, participe au groupe de travail Access et fournit des données pour le Market Monitoring Report annuel d'IRG-Rail.

En 2019, le groupe de travail Access a principalement examiné les sujets suivants: monitoring des corridors de fret, réorganisation de l'horaire international et gestion des infrastructures ferroviaires surchargées. La CACF a présenté ses expériences et ses solutions pratiques pour gérer les capacités sur le réseau ferroviaire suisse, qui est très utilisé. À cet égard, il convient tout particulièrement de mentionner les outils de planification des horaires à moyen et long termes (stratégie et plan d'utilisation du réseau), qui sont uniques en Europe. De plus, contrairement à la Suisse, les États membres de l'Union européenne (UE) n'organisent pas d'enchères pour attribuer les sillons aux requérants en cas de demande excédentaire. La CACF a expliqué les approches suisses à plusieurs régulateurs.

Corridors de fret (Rail Freight Corridors, RFC)

Les RFC visent à promouvoir le transport ferroviaire international de marchandises. La Suisse fait partie du RFC 1 (« Rhin-Alpes ») et du RFC 2 (« Mer du Nord-Méditerranée »).

Plusieurs projets tentent d'augmenter le trafic au sein des RFC. Par exemple, les Corridor One-Stop Shops (C-OSS) et Rail Net Europe (RNE) redéfinissent, dans le cadre d'un projet, l'offre de capacités pour la rendre plus attrayante. En outre, l'UE poursuit son examen du « Contingency Handbook ». La CACF avait pris l'initiative dans ce domaine en 2017 en réalisant une étude comparative sur la gestion des dysfonctionnements.

European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

La Commission européenne et les régulateurs ferroviaires nationaux se rencontrent régulièrement dans le cadre du réseau ENRRB pour aborder différents sujets. La CACF participe aux séances plénières en tant qu'observatrice et utilise cette plateforme non seulement pour communiquer les conclusions de ses enquêtes et procédures d'action ainsi que les évolutions générales de la politique suisse des transports, mais aussi pour défendre les intérêts vis-à-vis de la Commission européenne et des autorités de régulation. De plus, la CACF bénéficie de l'expérience des États membres de l'UE sur des questions spécifiques telles que les prix des sillons ou l'utilisation des installations de service. Par exemple, le nouveau portail Web <https://railfacilities-portal.eu>, qui a été présenté lors d'une séance du réseau ENRRB en 2019, permet de consulter au niveau européen des informations concernant ces installations, y compris celles de transbordement TC et les gares de triage en Suisse.



CACF

Commission

La CACF, dont le siège est à Berne, a commencé son activité le 1er janvier 2000. Composée de membres nommés par le Conseil fédéral, elle est rattachée sur le plan administratif au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). La commission se composait comme suit en 2019 :



La CACF (de gauche à droite) : Werner Grossen, Peter Bösch, Markus Kern, Patrizia Danioth Halter, Giuliano Montanaro, Christof Böhler.

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Présidente	Patrizia Danioth Halter	licenciée en droit, avocate et notaire, LL.M., Altdorf
Vice-président	Markus Kern	pr dr en droit, LL.M., professeur assistant en droit public et administratif à l'Université de Berne, Berne
Membre	Peter Bösch	expert en logistique, Binningen
Membre	Werner Grossen	économiste d'entreprise diplômé EPD ES, responsable Gestion et recyclage des déchets de la ville de Berne, Thierachern
Membre	Giuliano Montanaro	ingénieur civil diplômé EPF/SIA, CEO d'alius consulting GmbH, Zurich

Anna Ciaranfi Zanetta, avocate licenciée en droit, Dalpe, a rejoint la commission en tant que membre début janvier 2020.

Secrétariat Technique

Le secrétariat assiste la CACF dans ses tâches en tant que tribunal spécialisé, assume les activités de surveillance basées sur le monitoring et l'observation du marché et représente la commission dans les groupes de travail internationaux. Le secrétariat technique se composait comme suit durant l'année sous revue :

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Responsable	Christof Böhler	M.A. HSG relations internationales
Remplacement	Andreas Oppliger	lic. phil. nat.
Collaboratrice	Ursula Erb	dr ès sciences économiques
Collaboratrice	Fabia Portmann	licenciée en droit, avocate
Collaboratrice	Katrin Suter-Burri	dr ès sciences naturelles EPF (depuis le 15.10.2019)



Perspective

Projet de loi sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

Ce projet de loi devrait entrer en vigueur à l'été 2020. La CACF sera alors rebaptisée RailCom et obtiendra de nouvelles compétences concernant la maîtrise de système et le droit de participation. En tant qu'instance de recours, RailCom examinera désormais :

- les plaintes concernant l'exécution discriminatoire des tâches systémiques par le gestionnaire de système mandaté par l'OFT. Ce dernier peut confier, dans un contrat de droit public, des tâches d'ordre supérieur liées au transport ferroviaire au GI ou à des tiers, qui concluent à leur tour une convention relative aux tâches systémiques avec les entreprises concernées ;
- les plaintes concernant une violation du droit de participation des ETF lors de la planification des investissements du GI à court et moyen termes. Dorénavant, celui-ci doit accorder aux ETF concernées un droit de participation pour les projets d'investissement sur son réseau.

De nouvelles tâches de surveillance incombent à la future RailCom en matière de processus et de projets de conduite de l'exploitation.

Installations de transbordement du trafic combiné

Plusieurs systèmes de rabais sont utilisés pour les installations de transbordement TC cofinancées par la Confédération. La CACF les analysera en 2020 et vérifiera l'absence de discrimination, et notamment l'égalité de traitement des utilisateurs de ces installations.

Prestation complémentaire « garage des rames »

La prestation complémentaire « garage des rames » est réglementée juridiquement, le prix devant être fixé en fonction de la rareté (art. 22 OARF). La CACF examinera la fixation des prix, la catégorisation des gares et la gestion des capacités par le GI.

Numérisation

La numérisation croissante dans le transport ferroviaire a de nombreux effets sur la garantie d'un accès non discriminatoire au réseau. La CACF tiendra compte de ces nouveaux défis dans ses activités et continuera en particulier de suivre le programme innovant smartrail 4.0.



Glossaire

Abréviation	Signification
OFT	Office fédéral des transports
OFS	Office fédéral de la statistique
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
CHF	Franc suisse
C-OSS	Corridor One-Stop Shop
LCdF	Loi sur les chemins de fer
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
TC	Trafic combiné
OARF	Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire
OBI	Organisation de l'infrastructure ferroviaire
RFC	Rail Freight Corridors
RNE	Rail Net Europe
OLOGA	Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses



Abréviation	Signification
CACF	Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
RS	Recueil systématique
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF)
Christoffelgasse 5
3003 Berne

Tél. +41 (0)58 463 13 00

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

