



Enquête RailCom : résumé des résultats

Mars 2023

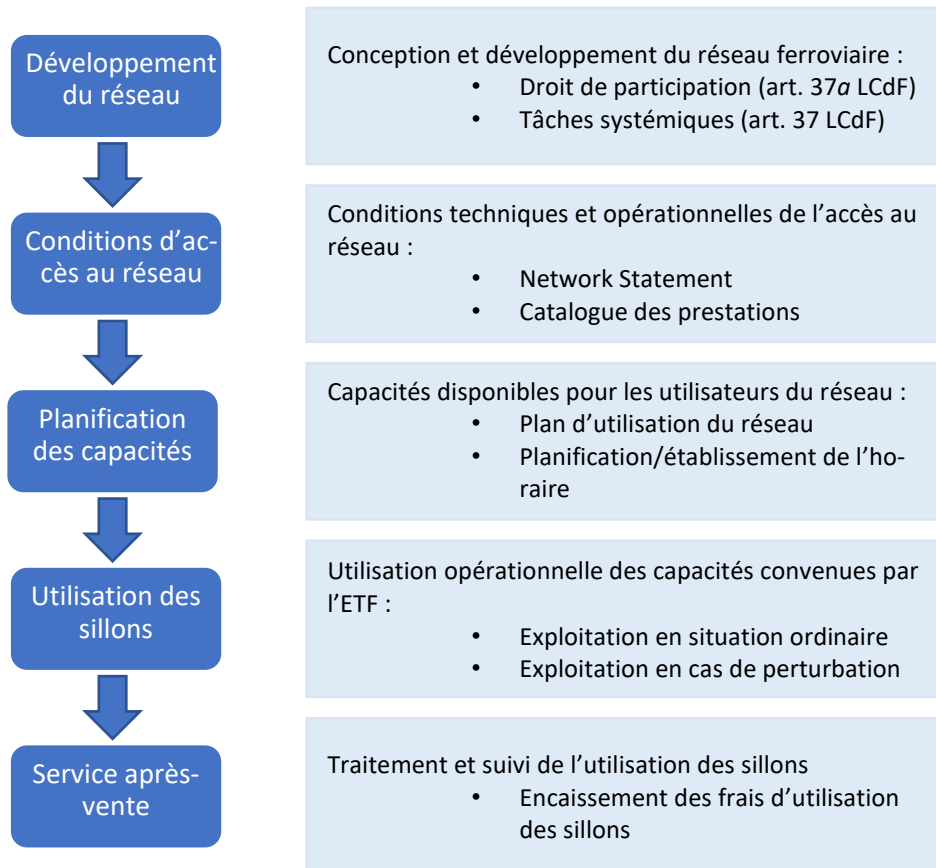
Sur 20 entreprises de transport ferroviaire (ETF) s'occupant de transport de marchandises et opérant sur le réseau suisse à voie normale avec une autorisation d'accès au réseau variable, 18 ont participé à l'enquête. L'enquête a été menée d'août à octobre 2022.

L'essentiel en bref

- Dans l'ensemble, les ETF interrogées se disent satisfaites des gestionnaires d'infrastructures (GI) et de leur collaboration avec ces derniers, même s'il reste encore des points à améliorer.
- Les ETF estiment que les règles figurant dans le catalogue des prestations sont claires et compréhensibles. De plus, les ETF sont tenues informées par le GI des modifications dans le catalogue des prestations ou le Network Statement.
- En outre, en ce qui concerne le droit de donner des instructions, on constate qu'aucune ETF ne s'est sentie injustement lésée jusqu'à présent ; il en va de même pour le décompte.
- Le plan d'urgence a quant à lui obtenu des résultats moins bons que les autres points du questionnaire. Certaines ETF déclarent n'avoir aucune connaissance des plans d'urgence des GI et/ou n'avoir pas été invitées à participer à leur élaboration.
- Dans les commentaires ouverts, il est frappant de constater que, selon de nombreuses ETF, la priorité est accordée au trafic de voyageurs plutôt qu'au transport de marchandises. En témoignent les nombreux commentaires des ETF à travers toute l'enquête.
- Le manque de ressources à disposition est la raison la plus souvent évoquée pour justifier les refus de demandes en rapport avec des prestations de fret de proximité. Par ailleurs, certaines ETF soupçonnent qu'elles sont lésées concernant les offres de prestations de fret de proximité et que différents tarifs sont appliqués.



Évaluation générale des champs d'interaction (cf. graphique)



- Les éléments qui ont obtenu les notes les plus élevées sont le catalogue des prestations/le Network Statement, le droit de donner des instructions et les réclamations concernant le décompte des prestations de base et des prestations complémentaires.
- Viennent ensuite le droit de participation, les maîtrises de système, le droit de recours concernant les modifications du catalogue des prestations/du Network Statement/des CG-GI, la présentation des meilleures alternatives possibles en cas de demandes de sillons non réalisables, les négociations visant à résoudre les conflits de sillons, la faisabilité des concepts de remplacement, la négociation et la répartition liées aux restrictions causées par les chantiers, ainsi que les factures établies pour l'utilisation des sillons.
- La question du plan d'urgence en cas de perturbations opérationnelles a obtenu des résultats légèrement moins bons. En effet, certaines ETF ont déclaré n'avoir aucune connaissance des plans d'urgence des GI et/ou n'avoir pas été invitées à participer à leur élaboration.



Thème approfondi « fret de proximité conformément à l’art. 6a OTM » (ordonnance sur le transport de marchandises)

- Au total, 11 ETF sur 18 (c'est-à-dire environ 61 %) achètent des services de fret de proximité.
- Sur ces 11 ETF, 6 (55 %) indiquent que l'accès aux prestations de fret de proximité s'est amélioré depuis l'entrée en vigueur de l'art. 6a OTM,
- et 9 (82 %) déclarent que leurs demandes en rapport avec des prestations de fret de proximité ont été déclinées au moins une fois, dans la plupart des cas à cause d'un manque de ressources.
- Enfin, 5 des 11 ETF (45 %) soupçonnent qu'elles ont été lésées au moins une fois concernant le prix des offres de prestations de fret de proximité ; 5 ETF ne soupçonnent aucune discrimination à cet égard et 1 ETF n'a pas répondu à la question.

Divers (questions ouvertes)

- La grande majorité des ETF interrogées considèrent que l'accès au réseau ferroviaire suisse est généralement non discriminatoire.
- Sur 18 ETF interrogées, 16 (89 %) ont répondu à la question « Qu'est-ce qui est le plus frustrant pour votre entreprise en ce moment en matière d'accès au réseau du point de vue d'une entreprise de transport ferroviaire de marchandises ? ». Ce résultat est très réjouissant et montre bien que les ETF éprouvent le besoin de s'exprimer. Les thèmes suivants ont été évoqués le plus souvent :
 - la priorité donnée au trafic de voyageurs par rapport au transport de marchandises
 - les capacités de stationnement
 - les capacités du réseau, en particulier dans un contexte où les projets de construction se font de plus en plus fréquents
 - la position de « monopole » et le subventionnement de CFF Cargo par rapport aux autres ETF s'occupant de transport de marchandises
- La RailCom a reçu des remarques et des conseils de la part de 8 ETF. En voici quelques exemples :
 - remettre en question l'accès non discriminatoire et la séparation du secteur des transports et du secteur de l'infrastructure
 - « séparer de manière transparente le parcours principal et le dernier kilomètre, également du point de vue du prix »
 - communiquer les coordonnées de la RailCom aux ETF et mettre en place une « table ronde RailCom-ETF » deux fois par an : une fois avec les GI et une fois sans
 - pondérer les intérêts du trafic de voyageurs et du transport de marchandises (cf. également question précédente).

Renseignements :

Commission des chemins de fer RailCom
Christoffelgasse 5
3003 Berne
Tél. +41 58 463 13 00
info@railcom.admin.ch