



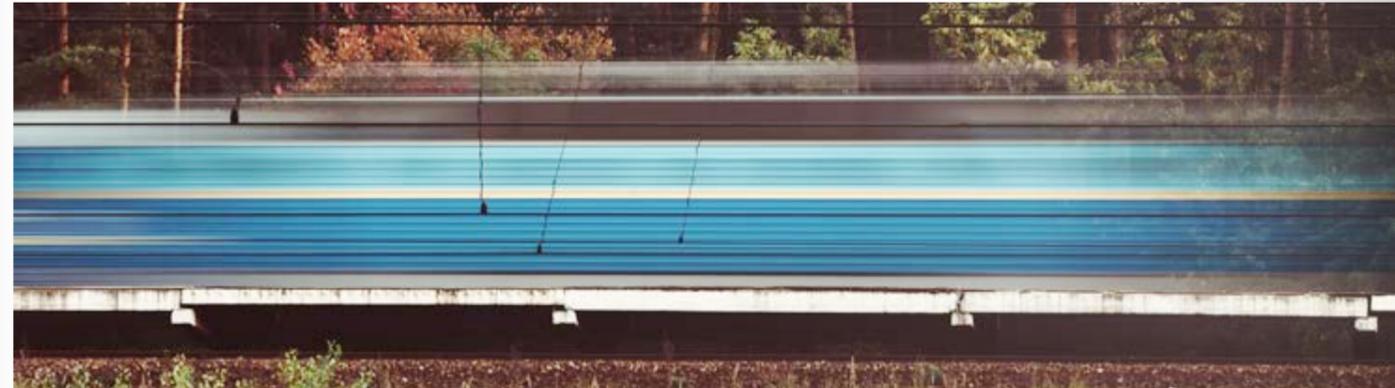
## **Rapport d'activité 2022**

### **Commission des chemins de fer RailCom**



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom  
Commission des chemins de fer RailCom  
Commissione del trasporto ferroviario ComFerr  
Rail Transport Commission RailCom



## Impressum

Editeur : Commission des chemins de fer RailCom

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

Impression : Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Tirage : allemand 190, français 50, italien 15, anglais 5

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

## Table des matières

Avant-propos de la présidente	2
Condensé	3
Aspects juridiques	5
Généralités	5
Procédures et clarifications juridiques	5
Projet de loi : perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse	6
Monitoring du marché	6
Généralités	6
Accès au réseau	6
Conditions d'accès au réseau	6
Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2023	6
Prestation complémentaire « mise à disposition d'itinéraires de manœuvre »	7
Prestation complémentaire « garage des rames »	7
Gares de triage	7
Traffic Management System (TMS)	7
Planification des capacités dans le cadre des mesures de construction et d'entretien	8
Voies de débord	8
Services de fret de proximité	8
Installations de transbordement du transport combiné	9
Gestion des sillons et des capacités	9
Projet « Terminal de Bâle Nord » (Gateway Basel Nord)	9
Tâches systémiques	9
Droit de participation à la planification des investissements	10
Observation du marché	10
Généralités	10
Prestations de transport en trafic voyageurs et marchandises	10
Enquête auprès des ETF s'occupant de transport de marchandises	12
Thèmes choisis	12
Affaires internationales	13
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	13
Corridors de fret (Rail Freight Corridors RFC)	13
Perspectives	13
Infrastructure	13
Installations de transbordement du transport combiné	13
Transport de marchandises	13
RailCom	14
Commission	14
Secrétariat technique	15
Glossaire	16



## Avant-propos de la présidente

Chères lectrices, Chers lecteurs,

Le système ferroviaire suisse est régi par un grand nombre de règles d'ordre juridique, technique et économique. Les entreprises du secteur ferroviaire ont souvent de la difficulté à coordonner l'exploitation au quotidien tout en respectant parfaitement et dans les temps leurs obligations légales. C'est pourquoi il est important de soutenir et d'accompagner les entreprises activement et en amont dans la mise en œuvre de mesures adaptées et conformes à loi.

Nos activités dans le cadre de la tâche systémique Information des clients sont un exemple de ce soutien préventif à la branche. Dans le cadre de la surveillance concomitante, nous avons pu apporter des améliorations ciblées lors du développement du système, afin de garantir que les principes de transparence, de participation et d'égalité soient respectés. Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet à la page 9 du présent rapport. En outre, nous avons pris part, dès les premières étapes, au développement de la gouvernance de l'Information des clients standardisée au niveau national. Cette tâche sera mise en œuvre à partir de 2023 par l'Office fédéral des transports et l'Alliance SwissPass afin d'harmoniser dans toute la Suisse les informations à la clientèle des TP concernant les horaires, les arrêts, les interruptions du trafic et les retards.

En 2022, nous avons également soutenu la branche dans la mise en œuvre de ses obligations légales touchant à la gestion des sillons et des capacités des installations de transbordement du transport combiné cofinancées par la Confédération. Il s'agit d'appliquer les principes de non-discrimination, d'égalité de traitement et de transparence lors de l'attribution des créneaux horaires pour l'utilisation de ces installations et lors de la gestion



des divergences et des conflits. C'est pour cela que nous avons défini des normes communes pour la répartition des sillons et des capacités. Ce modèle pour la publication des règles en matière d'attribution des sillons est à disposition. Notre séminaire annuel a été l'occasion pour la branche d'approfondir cette thématique et d'échanger, concernant leurs expériences, avec les entreprises concernées et les autorités.

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



## Condensé

### Mandat légal

En tant que commission décisionnelle indépendante, la Commission des chemins de fer RailCom garantit l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, ainsi qu'aux installations de transbordement du transport combiné et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération. Elle veille également à ce que les prestations dans le transport ferroviaire de marchandises soient fournies de manière non discriminatoire entre l'infrastructure ferroviaire, les voies de raccordement ou les installations de transbordement du trafic combiné, c'est-à-dire dans le fret de proximité.

En outre, la RailCom surveille l'exécution non discriminatoire des tâches systémiques et le droit de participation à la planification des investissements à court et moyen terme des gestionnaires d'infrastructure (GI). Elle garantit ainsi des conditions-cadres équitables pour l'infrastructure et soutient le fonctionnement du marché ferroviaire.

La RailCom remplit son mandat légal comme suit :

- En tant que juridiction spécialisée, elle statue sur les plaintes déposées par des entreprises ferroviaires ou d'autres entreprises de transport.
- 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. Ses activités de surveillance reposent sur le monitoring et sur l'observation du marché.
- Elle agit pour une coopération internationale approfondie, notamment dans le domaine des corridors de fret.

### Activités et défis

La RailCom vérifie d'office et sur une base régulière les conditions-cadres pertinentes dans son domaine de compétence afin d'identifier d'éventuelles discriminations à un stade précoce et de prendre immédiatement les mesures qui s'imposent. En 2022, elle a fixé les priorités suivantes :

#### Transparence lors de l'attribution des capacités

La RailCom a vérifié, dans plusieurs domaines, si l'attribution des capacités respectait les principes de transparence et d'équité :

Jusqu'à récemment, les 24 installations de transbordement du transport combiné cofinancées par la Confédération avaient des façons très différentes de gérer leurs sillons et leurs capacités. Certains acteurs, par exemple, n'avaient que des règles implicites et géraient les processus au cas par cas. Pour garantir la transparence et prévenir toute discrimination, la RailCom a défini des normes communes et un modèle pour les publications en matière de gestion des sillons et des capacités. Lors de son séminaire annuel, la RailCom a abordé ce sujet avec des représentants de la branche.

La RailCom a également exigé plus de transparence en ce qui concerne les voies de débord. En collaboration avec les exploitants de ces installations, elle a mis au point un train de mesures prévoyant, entre autres, de publier une liste de toutes les installations en service et de leurs particularités techniques et opérationnelles.

Les fournisseurs de prestations de fret de proximité ont eux aussi été tenus de remplir leurs obligations de publication.



### Tâches systémiques et droit de participation

La RailCom a supervisé et accompagné le gestionnaire de système CFF lors de la mise en œuvre des tâches systémiques Courant de traction 16,7 Hz, Information des clients et ETCS, et en particulier lors de la rédaction des contrats avec les entreprises concernées. La tâche systémique Information des clients sera réorganisée dès 2023 conformément aux standards nationaux en la matière. La RailCom a analysé les processus de gouvernance pertinents et encouragé la participation précoce et équitable des concernés lors de la mise en œuvre et du développement de la tâche systémique.

En outre, la RailCom a supervisé et accompagné les GI pour la mise en application du droit de participation à la planification des investissements et pour la procédure de participation.

### Numérisation

Les nouvelles technologies et la numérisation entraînent de nouveaux risques de discrimination, en particulier pour les entreprises ferroviaires intégrées présentes en Suisse. Les évolutions du Traffic Management System (TMS) exigent d'importantes ressources en termes de personnel et de financement. Cela comporte son lot de difficultés pour les petites et moyennes entreprises ferroviaires. La RailCom a accompagné les GI lors de la définition de la gouvernance et dans la mise en œuvre des algorithmes, afin de garantir un TMS non discriminatoire.

### Planification des travaux de construction et d'entretien

Le réseau ferroviaire suisse est l'un des plus sollicités d'Europe. Il est donc difficile de trouver le juste équilibre entre les travaux de construction et d'entretien et une offre de transport stable. C'est pourquoi il est essentiel de planifier les intervalles de construction en amont et de trouver des concepts de remplacement les plus équitables et les plus efficaces possible. La RailCom a vérifié la planification des intervalles et les concepts de remplacement, et s'est accordée, avec CFF Infrastructure, BLS Netz AG et SOB Infrastruktur, sur des mesures visant à garantir la non-discrimination.

### Évolution du transport ferroviaire de marchandises en Suisse

La promotion du transport ferroviaire de marchandises en Suisse requiert des conditions-cadres cohérentes et non discriminatoires, afin que les subventions fédérales envisagées aient l'effet souhaité et qu'il n'y ait pas de distorsions de la concurrence, par ex. en raison de subventions croisées. Sur les plans juridique et financier, il est donc pertinent d'opérer une séparation nette des prestations autofinancées et subventionnées. La RailCom a intégré cela au projet de « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ».

### Observation du marché

Dans le cadre de l'observation du marché, la RailCom a analysé les indicateurs des prestations de transport à l'échelle nationale. En 2021, le transport ferroviaire des voyageurs n'a pas encore retrouvé le niveau d'avant la pandémie de COVID 19. En revanche, le transport ferroviaire des marchandises a dépassé en 2021 les valeurs d'avant la pandémie. De plus, dans le cadre de l'observation du marché, la RailCom a mené une enquête auprès des ETF s'occupant de trafic marchandises portant sur leur collaboration avec les GI, notamment en ce qui concerne la planification des capacités, l'utilisation des sillons et les conditions d'accès au réseau.



## Aspects juridiques

### Généralités

La RailCom 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<sup>1</sup>). Elle garantit l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, aux installations de transbordement du transport combiné et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération, ainsi qu'aux prestations de fret ferroviaire de proximité. En tant que commission de suivi du marché, la RailCom surveille et soutient de manière déterminante le fonctionnement du marché ferroviaire (art. 8m, let. b, OLOGA). Conformément à l'art. 40a<sup>ter</sup> de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF<sup>2</sup>), la RailCom remplit son mandat légal, comme suit :

- En tant que juridiction spécialisée, elle statue sur les plaintes et les recours, déposés par exemple par des entreprises ferroviaires ou d'autres entreprises de transport.
- En tant qu'autorité de surveillance, elle mène des enquêtes d'office et ordonne des mesures visant à garantir l'absence de discrimination. Ses activités de surveillance reposent sur le monitoring et sur l'observation du marché. La RailCom a également recours à l'instrument de la « surveillance concomitante » pour identifier précocement les éventuelles discriminations et mettre en œuvre des mesures avec la participation des acteurs concernés, après qu'ils ont été entendus.
- Au niveau international, elle coopère avec d'autres autorités de régulation nationales, notamment dans le domaine des corridors de fret.

### Procédures et clarifications juridiques

La RailCom vérifie d'office et sur une base régulière les conditions-cadres pertinentes dans son domaine de compétence (cf. ci-dessus chap. « Généralités »), afin d'identifier les discriminations à un stade précoce et de prendre les mesures qui s'imposent de manière proactive.

De plus, la RailCom a apporté des clarifications juridiques à divers thèmes en lien avec le monitoring du marché (cf. p. 6 ss) et a engagé des procédures. Elle s'est notamment penchée sur le champ d'application de l'accès non discriminatoire aux installations du transport combiné (conformément à l'art. 8, al. 5, LTM<sup>3</sup> en relation avec l'art. 6 OTM<sup>4</sup>) et a précisé dans une décision de constatation que l'exploitant en question n'est pas tenu d'assurer cet accès à ses installations.

Par ailleurs, la RailCom a répondu aux questions de différentes entreprises. Par exemple, la RailCom a répondu à la question d'une ETF quant à savoir si le fait que des ETF au bénéfice de certificats de sécurité pour le transport de marchandises sont autorisés à effectuer des transports exceptionnels et à transporter des wagons de marchandises à vide, alors que cela n'est pas permis aux ETF au bénéfice de certificats de sécurité pour le transport de voyageurs, est conforme au principe de non-discrimination.

En 2021, la RailCom a décidé d'ouvrir une enquête d'office concernant les prix et les rabais offerts par un exploitant d'installations de transbordement du transport combiné. Le recours formé par l'exploitant devant le Tribunal administratif fédéral était toujours pendant fin 2022.

Au cours de l'année sous revue, la RailCom n'a pas eu à statuer sur des plaintes ou des recours.

<sup>1</sup> OLOGA ; RS 172.010.1

<sup>2</sup> LCdF ; RS 742.101

<sup>3</sup> RS 742.41

<sup>4</sup> RS 742.411



## Monitoring du marché

### Projet de loi : perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse

Le 2 novembre 2022, le Conseil fédéral a ouvert une consultation visant le perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse. La RailCom soutient le renforcement du transport par wagons complets isolés (TWCI) et le perfectionnement des chaînes de transport multimodales. L'offre du réseau ne doit toutefois pas avoir d'incidence sur la concurrence et doit encourager l'innovation. Selon les recommandations de la RailCom, les mesures d'encouragement devraient garantir les principes suivants :

- La promotion d'un accès non discriminatoire et équitable aux prestations du TWCI, ainsi qu'aux installations indispensables à ces prestations, et surtout en ce qui concerne l'accès aux installations de transbordement du transport combiné subventionnées par la Confédération, aux voies de raccordement, aux voies de débord, aux plateformes de transbordement multimodales et aux installations affiliées pour le transbordement de marchandises, de même qu'à l'infrastructure portuaire ;
- La promotion de l'orientation vers le marché et l'augmentation de l'efficacité du TWCI ;
- La prévention des distorsions de la concurrence (par ex. subventions croisées de prestations autofinancées au moyen de prestations subventionnées), c'est-à-dire une séparation, tant sur le plan juridique que financier, des prestations autofinancées et subventionnées du TWCI ;
- Des prescriptions concernant la gouvernance et garantissant un système global non discriminatoire et concurrentiel.

En vue du renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales, il est pertinent d'appliquer le principe de non-discrimination à l'accès aux infrastructures portuaires pour le transport de marchandises sur le Rhin.

### Généralités

Dans le cadre du monitoring du marché, la RailCom vérifie systématiquement s'il existe des risques de discrimination relevant de son domaine de compétence. À cet effet, elle examine annuellement en particulier :

- les conditions d'accès au réseau applicables pendant la période horaire en cours ;
- l'attribution des sillons pour l'horaire annuel ;
- les responsabilités et les procédures dans les gares de triage ;
- l'accès aux installations de transbordement du transport combiné subventionnées.

La RailCom traite également d'autres axes prioritaires variables.

### Accès au réseau

#### Conditions d'accès au réseau

La RailCom a procédé au contrôle annuel des instruments de publication des trois principaux GI et n'a pas relevé d'indices de discrimination.

#### Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2023

Lors de l'attribution des sillons pour l'horaire annuel 2023, le Service suisse d'attribution des sillons est parvenu à régler à l'amiable les 276 conflits de sillons, sans aucune procédure d'appel d'offres. La RailCom n'a pas trouvé d'indices de discrimination nécessitant une intervention.

Depuis 2022, le Service suisse d'attribution des sillons publie, sur ses systèmes, une liste gérée de manière centralisée grâce à laquelle les GI et ETF impliqués peuvent consulter le statut de traitement de tous les conflits de sillons les concernant. Cela permet d'offrir plus de transparence dans la résolution des conflits.

### Prestation complémentaire « mise à disposition d'itinéraires de manœuvre »

En 2021, la RailCom a examiné le processus de gestion et la tarification de la prestation complémentaire « mise à disposition d'itinéraires de manœuvre » de différents GI, à savoir les CFF, le BLS et le SOB. La RailCom a convenu de mesures avec les GI afin d'actualiser le calcul du prix et d'adapter les modalités de décompte. En 2022, la RailCom a examiné la mise en œuvre de ces mesures par les GI :

- Elle a actualisé le calcul du prix et l'a déjà appliqué au catalogue des prestations 2023, au lieu du catalogue 2024 comme prévu au départ.
- Le relevé des quantités décomptées pour le transport de voyageurs et de marchandises a été harmonisé et simplifié.

### Prestation complémentaire « garage des rames »

Sur la base de la surveillance concomitante de la RailCom, CFF Infrastructure, BLS Netz AG et SOB Infrastruktur ont documenté les capacités de stationnement disponibles en 2021 et 2022 dans les gares les plus sollicitées et les ont publiées sur le site Internet du Service suisse d'attribution des sillons. Cela permet aux ETF intéressées d'ajuster, au préalable, leurs besoins en stationnement avec les capacités à disposition.

### Gares de triage

La RailCom est tenue de garantir un accès non discriminatoire aux cinq gares de triage de Suisse, soit Bâle, Buchs SG, Chiasso, Lausanne et Limmattal.

Aux gares de triage de Buchs SG, de Lausanne et de Limmattal, le propriétaire d'installation CFF Infrastructure délègue les services de manœuvre à CFF Cargo depuis plusieurs années. La RailCom surveille ce modèle d'exploitation sur une base régulière et s'assure en particulier que les données pertinentes pour la

concurrence soient traitées de manière confidentielle. De plus, la RailCom contrôle la formation des prix pour prestations offertes dans les gares de triage.

### Traffic Management System (TMS)

Avec d'autres acteurs de la branche, CFF Infrastructure met en place et implémente progressivement un Traffic Management System (TMS) uniforme. La RailCom a remis des recommandations à CFF Infrastructure en faveur d'une gouvernance du TMS respectant le plus possible le principe de non-discrimination.

- L'indépendance doit être garantie lors de l'élaboration, de l'exploitation et du développement du TMS.

- Les GI concernés et le Service suisse d'attribution des sillons doivent être inclus dans les décisions concernant le pilotage et la gestion du TMS.

- Le financement de l'élaboration, de l'exploitation et du développement du TMS doivent tenir compte de manière égale des intérêts de toutes les GI.

- La confidentialité et le secret doivent être garantis dans le traitement des données sensibles.

Dans le cadre de sa surveillance concomitante, la RailCom a lancé plusieurs mesures de gouvernance du TMS au sein du groupe de travail « Utilisation et perfectionnement du TMS », afin de respecter les principes évoqués ci-dessus.

La RailCom et des représentants du TMS ont défini des scénarios permettant de vérifier, au moyen de simulations, si les algorithmes utilisés dans le cadre de la planification et de la gestion des capacités peuvent conduire à des discriminations. Les simulations réalisées jusqu'à présent n'ont pas démontré que l'usage des algorithmes entraîne des discriminations. La RailCom poursuivra son travail de surveillance des algorithmes en 2023.



### Planification des capacités dans le cadre des mesures de construction et d'entretien

Pendant la période 2021-2022, la RailCom a mis l'accent sur la gestion des capacités dans le cadre des mesures de construction et d'entretien. La RailCom a analysé la manière dont CFF Infrastructure définit les concepts de remplacement et implique les ETF. Sur la base des connaissances acquises, la RailCom et CFF Infrastructure ont convenu en 2022 de mesures visant à garantir la transparence, la participation et l'égalité de traitement concernant la planification des intervalles et les concepts de remplacement au profit des ETF concernées. Ces mesures suivent trois lignes directrices :

- Mettre en place des approches conceptuelles et des bases de planification dans le cadre de la planification des intervalles et communiquer à ce sujet.
- Illustrer les restrictions de capacité planifiables sur le long terme et impliquer les ETF.
- Définir la participation des ETF concernant les concepts de remplacement.

Au cours de l'année sous revue, la RailCom a également traité cette thématique avec BLS Netz AG et SOB Infrastruktur. Il en résulte que les mesures que CFF Infrastructure doit mettre en œuvre ont aussi été largement transposées à BLS Netz AG et SOB Infrastruktur tout en tenant compte de la situation.

En 2023, la RailCom accompagnera et vérifiera la mise en œuvre de ces mesures auprès de tous les GI.

### Voies de débord

Dans le cadre de l'une des priorités du monitoring du marché, la RailCom s'est intéressée à la gestion des voies de débord. Les ETF du transport de marchandises utilisent ces installations pour transborder des groupes de marchandises spécifiques telles que le bois, la betterave sucrière ou encore des produits en vrac. La RailCom a mis au point un train de mesures pour garantir une gestion non discriminatoire de ces installations. Ces mesures prévoient, entre autres, les nouveautés suivantes :

- Les GI publient leurs installations en service et les particularités opérationnelles et techniques de celles-ci.
- Le Service suisse d'attribution des sillons surveille de manière proactive les utilisations multiples des installations.
- Les GI présentent chaque année à la RailCom un compte-rendu sur le processus de commande des ETF.

### Services de fret de proximité

Les entreprises qui offrent des prestations de fret de proximité sont tenues de publier leurs prestations, les conditions prévalant pour la fourniture, l'attribution des ressources et les prix. La RailCom a vérifié cela auprès des ETF concernées et a imposé le respect de cette obligation. Les exploitants de voies de raccordement qui fournissent des prestations de fret de proximité sont eux aussi soumis à l'obligation de publier. La RailCom a informé les exploitants de voies de raccordement de cette obligation avec une newsletter de l'Association des chargeurs (VAP).

## Installations de transbordement du trafic combiné

### Gestion des sillons et des capacités

La RailCom a rédigé des normes communes pour garantir une gestion équitable et transparente des sillons et des capacités des installations de transbordement TC cofinancées par la Confédération. Les propriétaires ou exploitants sont tenus d'assurer un accès non discriminatoire à leurs installations. Cette interdiction de discrimination concerne également la gestion des sillons et des capacités de ces installations.

Afin de soutenir les propriétaires et les exploitants d'installations de transbordement TC cofinancées par la Confédération lors de la mise en œuvre des normes légales, la RailCom a rédigé un modèle pour la publication qui présente les principes et les règles applicables en matière de planification et d'attribution des sillons de manière générale, mais aussi en cas de divergence ou de retard. Ce document doit garantir que tous les clients actuels et futurs puissent consulter les règles applicables et soient traités sans discrimination.

Lors du séminaire annuel de la RailCom, qui s'est déroulé le 4 novembre 2022, les échanges avec la branche ont porté sur les normes et le modèle pour la publication évoqués ci-dessus. Dans sa présentation, CFF Cargo a présenté sa mise en œuvre des prescriptions. Une représentante de la Bundesnetzagentur (autorité régulatrice allemande) a parlé de la réglementation allemande en matière de gestion des sillons et des capacités. Les présentations faites pendant le séminaire et un résumé des discussions de groupes sont disponibles sur le site de la RailCom (en allemand).

### Projet « Gateway Basel Nord » (GBN)

En 2022, la RailCom et GBN se sont penchés en particulier sur les thèmes de la gouvernance et de la gestion des sillons et des capacités.

### Tâches systémiques

En ce qui concerne la maîtrise du système de l'information des clients, la RailCom a mené une surveillance concomitante et pris position concernant le projet pour une « information des clients standardisée à l'échelle nationale ». Sur la base des entretiens réalisés, des dossiers consultés et de l'évaluation d'autres informations, la RailCom a pu rendre un bilan globalement positif.

- De manière générale, la branche est consciente de la problématique de la discrimination dans la maîtrise du système d'information des clients, et il existe en grande partie des mesures appropriées. Toutefois, il est nécessaire de retravailler ce sujet en permanence, et tout dépend de l'état d'esprit des personnes concernées.
- Un train de mesures garantit le respect des principes de transparence, de participation, d'égalité de traitement et de traitement préférentiel. Certains points doivent encore être améliorés, par ex. la publication de l'ordre du jour avant les réunions du conseil d'administration.
- Le principe de « séparation du secteur des transports et du secteur de l'infrastructure » est difficile à mettre en œuvre et fait l'objet d'un suivi constant : une équipe interdisciplinaire composée de représentants « business », c'est-à-dire des représentants de l'infrastructure et du transport voyageurs, mais aussi du secteur informatique assume la direction de la solution numérique Information des clients (DSO-KIS). En principe, cette forme de travail rend plus malléable le principe de séparation organisationnelle prévu à l'art. 64 LCdF et ce, notamment, parce que les collaborateurs des secteurs des transports prennent directement part à la direction des tâches clés du secteur infrastructure.

Hormis la surveillance concomitante de la maîtrise du système d'information des clients, la RailCom a soutenu le gestionnaire de système CFF dans le cadre de l'élaboration des modèles de contrats relatifs aux maîtrises des systèmes Courant de traction

## Observation du marché

16,7 Hz, Information des clients et ETCS. Conformément à l'art. 37, al. 5, LCdF, ces contrats doivent notamment définir le droit de regard des entreprises concernées, leur consultation lors de la suite du développement ainsi qu'une éventuelle répartition des coûts.

### Droit de participation à la planification des investissements

Depuis début 2021, les ETF concernées et les raccordés disposent, en vertu de l'art. 37a LCdF, d'un droit de participation à la planification des investissements à court et à moyen terme des GI. Pour pouvoir exercer ce droit, les GI sont entre autres tenus de publier les projets d'investissement prévus pour leur réseau ferroviaire dans un plan d'investissement. Afin de soutenir les GI dans la mise en œuvre du droit de participation, l'Union des transports publics (UTP) a mis en place en 2021 un groupe de travail chargé de publier des recommandations. Afin de vérifier l'état de la mise en œuvre des prescriptions légales, la RailCom a conduit des entretiens avec CFF Infrastructure et SOB Infrastruktur au cours de l'année sous revue. Fin 2022, la situation était la suivante :

- Les plans d'investissement ne sont pas encore publiés. L'Office fédéral des transports prévoit de permettre aux ETF et aux raccordés d'accéder aux plans d'investissement via une plateforme mise en ligne début 2023.
- Les recommandations de l'UTP concernant le droit de participation sont disponibles sous la forme de projet, mais pas encore publiées.
- Jusqu'à présent, quand une ETF ou un raccordé déposait une demande auprès d'un GI concernant un projet ou un investissement, les réponses du GI n'étaient adressées qu'à la requérante, et non à toutes les ETF ni tous les raccordés concernés. Selon les principes de l'égalité de traitement et de la transparence, toutes les ETF et tous les raccordés concernés doivent être informés en même temps. Ainsi, les réponses des GI doivent être fournies sur demande par écrit à toutes les ETF et tous les raccordés concernés.

### Généralités

Dans le cadre de l'observation du marché, la RailCom analyse l'évolution de la concurrence et le respect du principe de non-discrimination sur le réseau ferroviaire suisse. Sur son site Internet et dans sa newsletter, elle donne un aperçu de ses activités aux acteurs de la branche ferroviaire et au public intéressé.

### Prestations de transport en trafic voyageurs et marchandises

La figure 1 présente l'évolution du transport ferroviaire de voyageurs (trafic régional et grandes lignes) de 2017 à 2021. En raison des mesures politiques prises pour juguler la pandémie de COVID-19 et du changement de comportement de la population, les prestations de transport ont reculé en 2020 de 38,7 %, atteignant 13,3 milliards de personnes-kilomètres, soit une valeur équivalente au niveau des prestations de transport en 2001. En 2021, un semblant de rétablissement se dessinait (+7,3 %), malgré une valeur (14,3 milliards de personnes-kilomètres) toujours bien plus basse que le niveau record de 2019 (21,7 milliards), soit une baisse de 34,2 %.

### Évolution des prestations du transport ferroviaire de voyageurs



Figure 1 : Prestations de transport ferroviaire de voyageurs (trafic régional et grandes lignes) 2017-2021. Source : OFS.

Les répercussions de la pandémie de COVID-19 ont encore marqué l'évolution de la prestation de transport en 2022. En termes de transport voyageurs, la demande esquissait de nouvelles hausses par rapport à l'année précédente, sans qu'on puisse toutefois envisager un rétablissement complet au niveau de 2019. Par rapport aux périodes correspondantes de l'année 2021, les personnes-kilomètres ont augmenté de 46,2 % au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, de 53,0 % au 2<sup>e</sup> trimestre et de 28,2 % au 3<sup>e</sup> trimestre (données provisoires de l'OFS, état au 12.12.2022).

La figure 2 présente l'évolution du transport ferroviaire de marchandises (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit) entre 2017 et 2021. Après une chute des prestations de transport en 2020 (-5,2 %), cette valeur remontait déjà en 2021, autant par rapport à l'année précédente (+8,7 %) que par rapport à 2019 (+3,1 %). Hormis le trafic d'importation, tous les types de transport ont enregistré de légères hausses en 2021.

De manière générale, le transport de marchandises a été clairement moins impacté par la pandémie que le transport de voya-

### Évolution des prestations du transport ferroviaire de marchandises

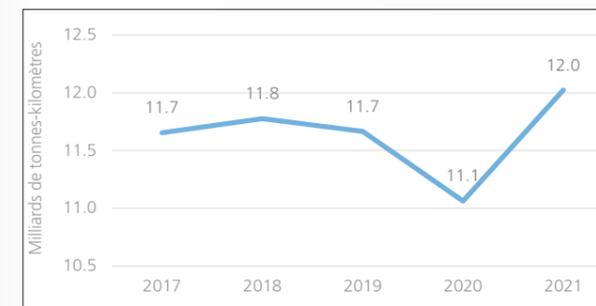


Figure 2 : Prestations du transport ferroviaire de marchandises (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit) 2017-2021. Source : OFS.

geurs. Si l'on considère la décennie écoulée, notons qu'en 2021, avec 12,0 milliards de tonnes-kilomètres, les prestations du transport ferroviaire de marchandises étaient à peine supérieures au niveau de 2011 (11,5 milliards).

Les chiffres trimestriels provisoires disponibles de l'OFS (état au 12 décembre 2022) pour les prestations de transport ferroviaire de marchandises montrent une évolution contrastée pour 2022. Par rapport aux périodes correspondantes de l'année précédente, les valeurs ont enregistré une hausse de 3,6 % au 1<sup>er</sup> trimestre, puis des baisses de 2,5 % et 1,4 % aux 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> trimestres. Toutefois, au cours des trois premiers trimestres de 2022, la demande pour le transport ferroviaire de marchandises est globalement restée à un niveau élevé, supérieur aux valeurs de 2019.



### Enquête auprès des ETF s'occupant de transport de marchandises

Durant l'exercice, la RailCom a mené, pour la première fois, une enquête auprès des ETF s'occupant de transport de marchandises qui opèrent sur le réseau suisse à voie normale avec une autorisation d'accès au réseau. Cette enquête visait à obtenir, à la source, des données pertinentes pour l'évaluation des risques de discrimination, à relever l'avis des ETF et à affiner les connaissances de la RailCom sur les thématiques pertinentes pour la pratique. Sur 20 ETF contactées, 18 ont participé à l'enquête. Comme en témoignent de nombreux commentaires, les ETF ont beaucoup apprécié de pouvoir s'exprimer. L'enquête a surtout révélé que :

- Les ETF interrogées sont pour la plupart satisfaites des GI et de la collaboration avec eux. De leur point de vue, il reste néanmoins des points à améliorer. Notamment, les concepts d'urgence ont généralement obtenus des résultats moins bons que les autres points du questionnaire. Certaines ETF ont déclaré n'avoir aucune connaissance des concepts d'urgence des GI et/ou n'avoir pas été invitées à participer à leur élaboration.
- Dans la partie des questions ouvertes, il est frappant de constater que, selon de nombreuses ETF, les GI accordent la priorité au trafic de voyageurs plutôt qu'au transport de marchandises.
- L'enquête approfondissait en particulier le thème des prestations de fret de proximité. Il apparaît que les prestataires de ce type de services invoquent surtout le manque de ressources lorsqu'ils refusent une demande. Certaines ETF soupçonnent qu'elles sont lésées concernant les offres de fret de proximité et qu'il y a différents tarifs.
- De manière générale, la grande majorité des ETF interrogées considèrent que l'accès au réseau ferroviaire suisse est non

discriminatoire et équitable.

### Thèmes choisis

#### Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité

En février 2022, le Conseil fédéral a mis en consultation la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité. La loi prévoit la mise en place d'une infrastructure nationale de données sur la mobilité permettant aux différents acteurs de se mettre en réseau plus simplement, de mettre à disposition leurs données et de les échanger. La prochaine étape consiste à préparer le projet pour les délibérations au Parlement.

#### Aides « COVID » pour les TP et le transport ferroviaire de marchandises

Afin d'atténuer les pertes de recettes dues à la pandémie de COVID-19, le Conseil fédéral et le Parlement ont accordé en 2020 et en 2021 deux paquets d'aides financières aux TP et au fret ferroviaire. Au total, les entreprises de TP et le fret ferroviaire ont bénéficié d'un soutien de la Confédération à hauteur de 935 millions de francs entre 2020 et 2022. La plus grande partie est reversée au financement de l'infrastructure ferroviaire, c'est-à-dire pour l'exploitation et le maintien de la qualité du réseau ferré. 330 millions de francs reviennent au transport régional de voyageurs qui assure la desserte de base des TP, et 93 millions au fret ferroviaire.



## Affaires Internationales Perspectives

### Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

La RailCom a traité les données de la Suisse destinées au Market Monitoring Report 2022 d'IRG-Rail et a participé aux réunions du groupe de travail Access.

### Corridors de fret (Rail Freight Corridors RFC)

Les corridors de fret (Rail Freight Corridors, RFC) ont pour but de promouvoir le fret ferroviaire international. La Suisse fait partie du RFC 1 (Rhin-Alpes) et du RFC 2 (Mer du Nord-Méditerranée) et prend part aux échanges réguliers qui ont lieu entre les régulateurs nationaux et les Corridor One-Stop Shops (C-OSS) sur le RFC 2. De plus, la RailCom a pris l'initiative de renforcer et d'harmoniser la collaboration des régulateurs sur les RFC.

### Infrastructure

La RailCom va à présent convenir, avec les GI concernés, de la procédure concrète pour la mise en œuvre des mesures qu'elle a mis au point en 2022 pour garantir une gestion des voies de débord non discriminatoire. Il s'agira notamment d'aider les GI à documenter et à publier de manière transparente leurs voies de débord, afin que leurs capacités disponibles pour le transbordement de marchandises et pour le stationnement soient accessibles à tous. De plus, la RailCom accompagne les GI lors de la réaffectation des voies de débord publiques.

Dans le cadre de sa surveillance du marché, la RailCom vérifiera si les processus de CFF Infrastructure concernant l'élaboration des études de sillons (études de l'horaire) respectent le principe de non-discrimination.

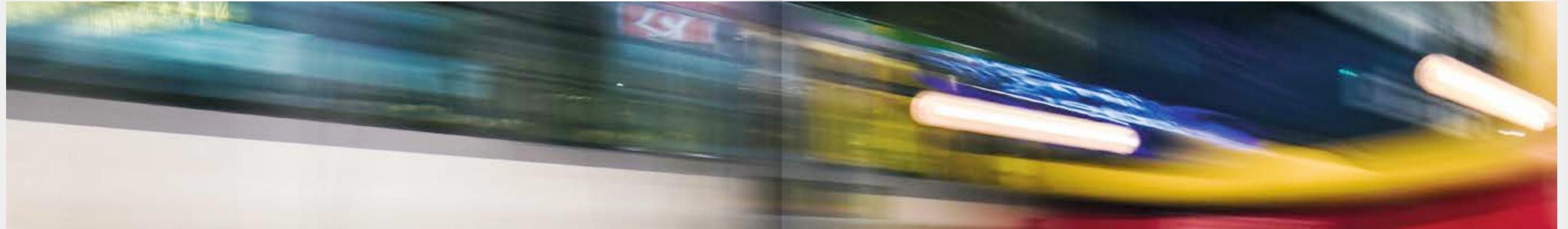
En réponse à la demande d'une ETF, la RailCom analysera les normes et les procédures pour la planification des trains spéciaux et, dans ce contexte, mettra l'accent sur d'éventuelles inégalités de traitement dans les offres de sillons pour les convois spéciaux.

### Installations de transbordement du trafic combiné

La RailCom a rédigé des normes communes pour garantir une gestion équitable et transparente des sillons et des capacités des installations de transbordement TC cofinancées par la Confédération. La conception, la mise en œuvre et la publication de ces normes seront examinées en 2023.

### Transport de marchandises

Avec le processus législatif concernant le projet de « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse », la RailCom s'engage encore davantage pour une offre du réseau orientée sur le marché, sans incidence sur la concurrence et favorisant l'innovation. Il est essentiel de définir des exigences claires pour éviter un subventionnement croisé de prestations autofinancées et subventionnées pour les prestataires du TWCI.



## RailCom

### Commission

La RailCom, dont le siège est à Berne, est entrée en fonction 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). En 2022, la composition de la RailCom était la suivante :



La RailCom (de gauche à droite) : Anna Ciaranfi Zanetta, Werner Grossen, Peter Bösch, Giuliano Montanaro, Patrizia Danioth Halter, Christof Böhler, Pr dr Markus Kern.

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 en droit public, administratif et européen à l'Université de Berne, Berne
Membre	Peter Bösch	Expert en logistique, Binningen
Membre	Anna Ciaranfi Zanetta	Licenciée en droit, avocate, Département des finances et de l'économie du Canton de Tessin, Dalpe
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

### Secrétariat Technique

Le secrétariat assiste la RailCom dans ses tâches de juridiction spécialisée, assure les activités de surveillance et représente la commission dans les groupes de travail internationaux. Durant l'année sous revue, la composition du secrétariat technique était la suivante :

Fonction	Nom	Activités professionnelles
Responsable	Christof Böhler	Master en affaires internationales, Université de Saint-Gall (HSG)
Collaboratrice (depuis septembre)	Ana Dettwiler	Avocate
Collaboratrice	Ursula Erb	Dr ès sciences économiques
Collaborateur	Andreas Oppliger	Lic. phil. nat.
Collaboratrice (jusqu'à juillet)	Fabia Portmann	Licenciée en droit, avocate
Collaboratrice	Katrin Suter-Burri	Dr ès sciences naturelles EPF
Collaborateur (jusqu'à octobre)	Ken Ziegler	B.A. en gestion d'entreprise, Université de Saint-Gall (HSG)



## Glossaire

Abréviation	Signification
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
CFF	Chemins de fer fédéraux
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
DETEC	Département fédéral de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
GBN	Projet « Gateway Basel Nord »
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer
LTM	Loi sur le transport de marchandises
OFS	Office fédéral de la statistique
OLOGA	Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration
OTM	Ordonnance sur le transport de marchandises
RFC	Rail Freight Corridors
RNE	Rail Net Europe
RS	Recueil systématique
TMS	Traffic Management System
TWCI	Transport par wagons complets isolés
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft

### Commission des chemins de fer RailCom

Christoffelgasse 5  
3003 Berne

Tél. +41 (0)58 463 13 00

info@railcom.admin.ch  
www.railcom.admin.ch

