



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT

13 mai 2020

Rapport sur les résultats de la consultation concernant l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) et l'ordonnance sur le service d'attribution des sillons (OSAS)



TABLE DES MATIÈRES

1	Contexte.....	3
1.1	Contexte et objet de la proposition	3
1.2	Déroulement et destinataires	4
1.3	Vue d'ensemble des participants à la consultation.....	5
2	Résultats de la consultation	6
2.1	Service d'attribution des sillons (SAS)	6
2.2	Maîtrises de système	6
2.3	Droits de participation des entreprises de transport ferroviaire (ETF) et des raccordés 6	
2.4	Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer	6
2.5	Extension des droits des passagers en transport ferroviaire et en transport international par autocars grandes lignes	7
3	Évaluation des prises de position sur la base du catalogue de questions	8
3.1	Service d'attribution des sillons	8
3.2	Maîtrises de systèmes	11
3.3	Droits de participation	14
3.4	Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins fer (désormais RailCom)	17
3.5	Droits des passagers	19
3.6	Autres remarques:.....	27
	Annexe 1: Liste des prises de position soumises dans le cadre de la procédure de consultation, par groupe d'ayants-droit	32
	Annexe 2: Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif à l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire	35



Service d'attribution des sillons	35
Maîtrises de systèmes	35
Droits de participation	35
Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (désormais RailCom)	35
Droits des passagers	35
Autres remarques:.....	36

1 Contexte

1.1 Contexte et objet de la proposition

Le 28 septembre 2018, le Parlement suisse a adopté la loi fédérale sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)¹. Il s'agit d'un acte modificateur de plusieurs lois et ces modifications requièrent des précisions d'ordonnances. Sont concernées l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (OLOGA; RS 172.010.1), l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments de l'OFT (OEmol-OFT; RS 742.102), l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF; RS 742.120), l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS 742.122), l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF; RS 742.141.1), l'ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises (OTM; RS 742.411), l'ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations à câbles (OICa; RS 743.011), l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV; RS 745.11) et l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les horaires (OH; RS 745.13). Les adaptations ont été résumées dans une ordonnance modificatrice unique.

Le projet OBI vise à créer plus de transparence dans le système ferroviaire suisse, à garantir un accès non discriminatoire des entreprises ferroviaires aux réseaux des autres chemins de fer et à accroître l'efficacité. À cette fin, le service d'attribution des sillons (SAS) sera transformé en un établissement fédéral indépendant et doté de compétences supplémentaires. En outre, les droits de participation des entreprises ferroviaires à l'élaboration des horaires et aux investissements sur le réseau ferré seront réglementés, la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) s'appel-

¹ FF 2018 6097



lera désormais RailCom et sera renforcée. Le paquet instaure également les nouveaux droits des passagers dans les transports publics. L'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (ordonnance OBI) contient les règles détaillées.

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a mené une procédure de consultation sur l'ordonnance OBI.

Les documents de consultation sont disponibles sur www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2019 > DETEC.

1.2 Déroulement et destinataires

Le DETEC a ouvert la consultation le 2 juillet 2019. 295 destinataires ont été officiellement invités à y participer. La consultation a duré jusqu'au 24 octobre 2019. 80 prises de position ont été reçues pendant cette période. Ce rapport résume les prises de position; il ne prétend pas être exhaustif².

Les destinataires de la consultation étaient les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne, les associations faîtières de l'économie, les entreprises de transport (ET), les communautés tarifaires, ainsi qu'un grand nombre d'autres organisations (associations, entreprises de transport, milieux intéressés).

² En vue des remaniements du projet mis en consultation, toutes les prises de position ont été analysées, pondérées et évaluées conformément à l'art. 8, al. 1, de la loi fédérale du 18 mars 2005 sur la procédure de consultation (LCo; RS 172.061).



1.3 Vue d'ensemble des participants à la consultation

Au total, le DETEC a reçu 80 prises de position, dont 13 émanaient de participants qui n'avaient pas été consultés directement (déclarations spontanées).

Participants par catégorie	Destinataires	Prises de position
Cantons et Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)	27	26
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	13	3
Associations faïtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne	3	2
Associations faïtières nationales de l'économie	8	4
Entreprises de transport	135	14
Communautés tarifaires de Suisse	20	1
Organisations	89	17
Divers (déclarations spontanées)	-	13
Total des prises de position	295	80

La liste complète des prises de position reçues figure à l'annexe 1.



2 Résultats de la consultation

2.1 Service d'attribution des sillons (SAS)

Comme cela a déjà été le cas lors de la procédure de consultation sur le projet de loi, l'agencement du SAS en tant qu'établissement fédéral est bien accueilli. Les responsabilités et les tâches du SAS en particulier sont définies en détail dans les adaptations d'ordonnances. Les participants n'ont fait que quelques remarques à ce sujet. Quelques critiques concernent le manque de clarté du domaine de compétence du SAS.

2.2 Maîtrises de système

En principe, les réglementations détaillées sur les maîtrises de système dans le secteur des infrastructures sont également bien accueillies. Néanmoins, une majorité de participants estime que des précisions et des compléments devraient être apportés. On critique notamment le fait que les cantons n'ont pas leur mot à dire dans l'adjudication des maîtrises de systèmes. Une autre préoccupation concerne l'octroi d'un accès non discriminatoire aux prestations de transport ferroviaire de marchandises: de nombreux participants demandent que l'OTM n'autorise aucun rabais à la quantité et que les prix soient fixés selon des critères économiquement compréhensibles.

2.3 Droits de participation des entreprises de transport ferroviaire (ETF) et des raccordés

L'instrument des droits de participation aux décisions d'investissement des gestionnaires d'infrastructures (GI) bénéficie d'un large soutien de principe. Plusieurs prises de position soulignent que les droits de participation ne doivent pas entraîner un grand surcroît de travail pour les GI, ni de retards dans les investissements. En outre, il a été maintes fois suggéré que l'accès aux plans d'investissement soit restreint afin que toute personne intéressée ne puisse pas voir les projets d'investissement des GI. Enfin, divers participants souhaiteraient disposer de droits de participation plus étendus dans la programmation de l'horaire pour faire face aux chantiers et aux incidents techniques.

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

Le renforcement de la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF, désormais RailCom) est très bien accepté. Très peu de remarques supplémentaires sont produites, et ce dans des directions différentes: certains considèrent qu'il n'est pas du tout nécessaire de renforcer la CACF, car elle est peu sollicitée actuellement. D'autres souhaiteraient une RailCom encore plus forte que celle qui est proposée.



2.5 Extension des droits des passagers en transport ferroviaire et en transport international par autocars grandes lignes

La grande majorité des prises de position portent sur les droits des passagers. Les avis sont très partagés à ce sujet: si certains demandent des règles d'indemnisation plus strictes, d'autres souhaitent davantage d'exceptions à ces règles. Par exemple, un grand nombre de participants suggèrent d'exclure des règles d'indemnisation les retards et annulations dus à des cas de force majeure. D'autres veulent exempter certains modes de transport concessionnaires de l'obligation de verser un dédommagement. En outre, il est critiqué que la période entre l'adoption par le Conseil fédéral et l'entrée en vigueur de l'ordonnance modifiée n'est pas suffisamment longue pour mettre en œuvre les droits des passagers. De nombreux participants demandent donc que les articles sur les droits des passagers entrent en vigueur à une date ultérieure. La plupart considèrent qu'il serait judicieux que le secteur fixe les conditions détaillées de dédommagement des titulaires d'abonnements, et apprécient les prescriptions sur la mise en œuvre des droits des passagers d'autocars grandes lignes internationaux. Néanmoins, certains participants critiquent la distinction faite entre le transport concessionnaire et le transport par bus transfrontalier soumis à autorisation, car cela aboutirait à un traitement inégal des différents types de transport.



3 Évaluation des prises de position sur la base du catalogue de questions

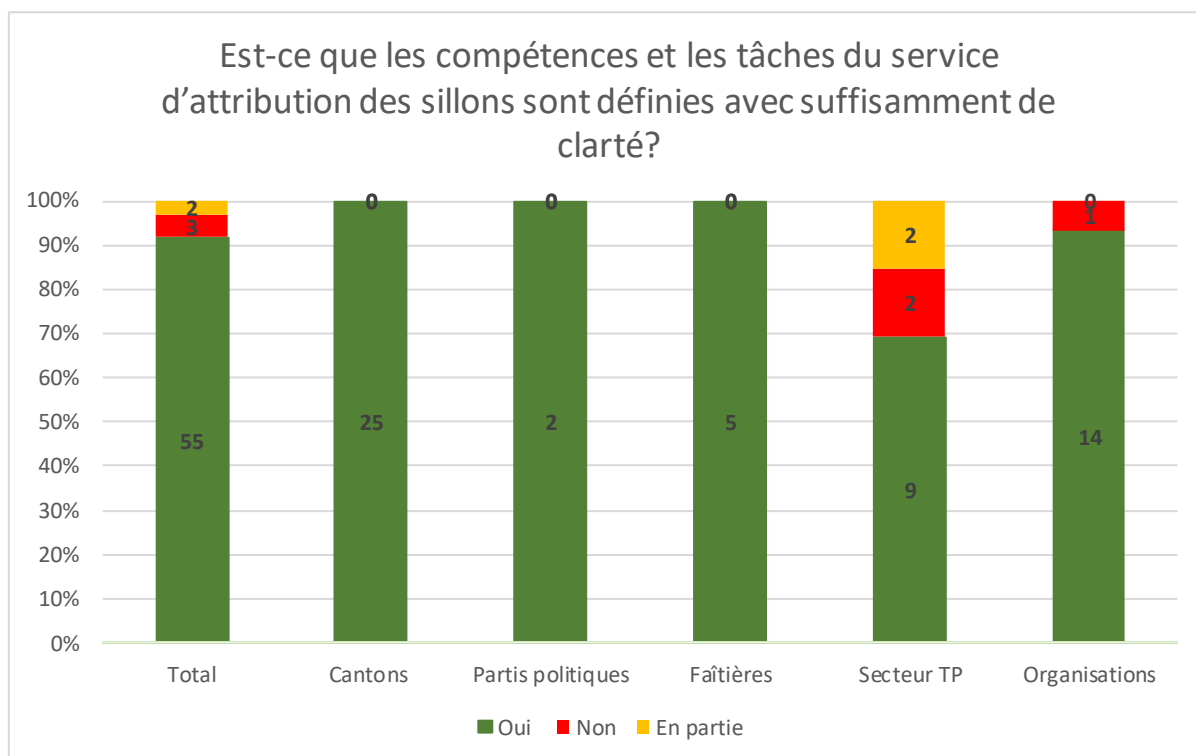
Les documents de mise en consultation contenaient un catalogue de quatorze questions (voir annexe 2) sur les différents thèmes (SAS, maîtrise de système, droits de participation, RailCom, droits des passagers). L'évaluation des prises de position reçues suit la structure du questionnaire.

3.1 Service d'attribution des sillons

Question 1: Est-ce que les compétences et les tâches du service d'attribution des sillons sont définies avec suffisamment de clarté?

Opinion générale

60 réponses sur 80 abordent spécifiquement cette question. Une nette majorité (55 sur 60) est d'accord avec les dispositions concernant le SAS. 3 réponses sur 60 approuvent partiellement les responsabilités et les tâches définies, 3 réponses sur 60 les rejettent.





En détail

54 participants ont répondu **OUI** à cette question, dont 25 cantons (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 2 partis politiques (PS, UDC), 2 associations faitières des communes, des villes et régions de montagne (SAB, UVS), 1 association faitière de l'économie (USS), 13 représentants du secteur des transports publics (entre autres SOB, Turbo, TPF, ZVV etc.) ainsi que 15 autres organisations (entre autres LITRA, CICDS, Sillon.ch, VAP etc.).

Les modifications du règlement du SAS sont acceptées **partiellement** par 2 participants (RhB, CFF).

Les chemins de fer à voie étroite (RailPlus et RhB) considèrent que la compétence locale du SAS n'est pas claire et souhaitent des précisions. Les CFF soulignent que les droits de participation sont liés à la création du SAS et ne devraient donc entrer en vigueur que le 1.1.2021.

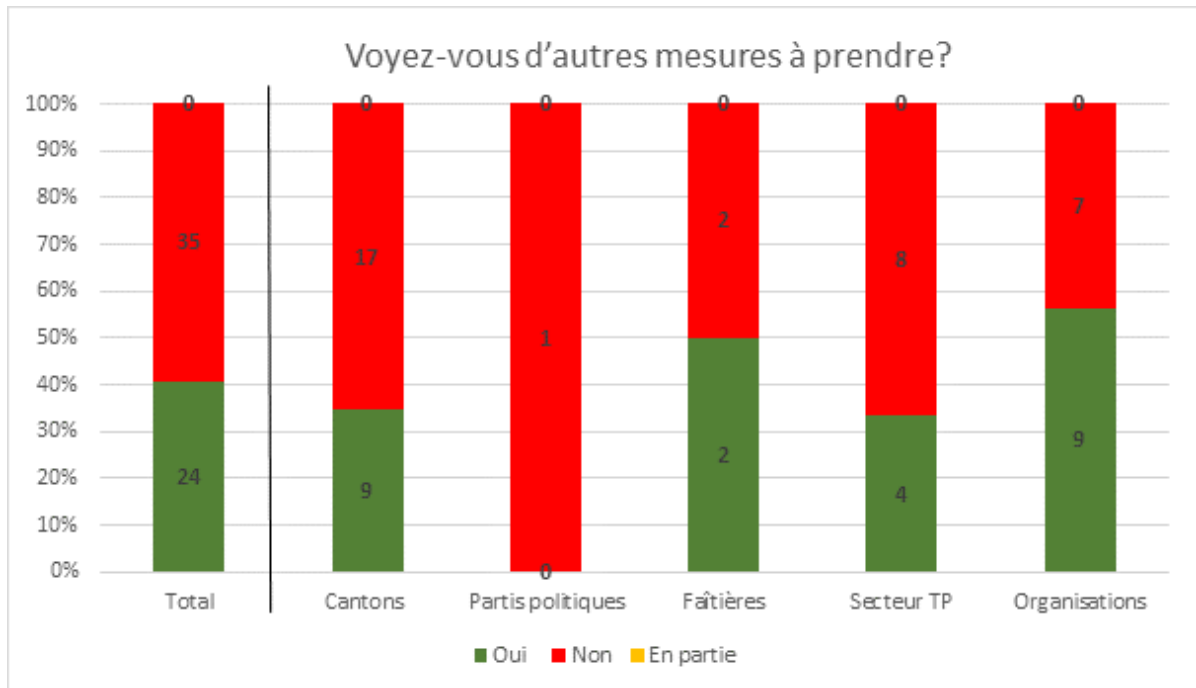
Trois participants ont répondu à cette question par la **négative** (BLS AG, SZU, RAILplus).

Pour BLS SA en particulier, des questions de mise en œuvre restent à résoudre, telles que les modalités de vérification de tous les ordres d'exploitation des GI, de transmission du prix du sillon et de la taxe d'annulation aux GI ou d'attribution des sillons aux trains spéciaux.

Question 2: Voyez-vous d'autres mesures à prendre?

Opinion générale

24 des 59 réponses mentionnent d'autres mesures à prendre en rapport avec le SAS. 35 sur 59 ne voient pas d'autres mesures à prendre.



En détail

9 cantons (ZH, LU, UR, FR, BS, BL, SG, TI, VD), 2 associations faïtières de l'économie (economiesuisse, USAM), 4 représentants du secteur des transports publics (BLS AG, FART, SZU, Thurbo) et 9 autres organisations (Cargo Forum Suisse, CI CDS, RAILcare, VAP, COMCO, CC2B, RAILplus, science-industries, transfair) estiment qu'il faut agir davantage.

Les cantons FR et UR soulignent que la nouvelle gestion de l'attribution des sillons devrait être allégée et ne devrait pas entraîner de conséquences majeures en termes de coûts.

Thurbo critique la formulation relative à l'encombrement des tronçons et l'absence de mention des nœuds.

BLS SA propose diverses adaptations formelles et linguistiques de l'OSAS et signale des contradictions par rapport à l'OARF.

scienceindustries, la CC2B, economiesuisse, la VAP, l'USAM, la CI CDS et Cargo Forum demandent que le SAS consulte les raccordés lors de la détermination des détails du transfert d'informations au registre de l'infrastructure ferroviaire.

5 cantons (TI, BL, BS, LU, SG) critiquent le fait que l'élaboration des études de sillons et des horaires par des tiers pourrait entraîner des conflits d'intérêts et certains d'entre eux sont favorables à une externalisation du SAS. Si des tiers n'exécutent pas le contrat ou le font de manière insuffisante, ces cantons exigent le retrait impératif du mandat. Actuellement, l'ordonnance ne prévoit qu'une disposition potestative. La ComCo demande également que le SAS ne soit autorisé à transmettre à des tiers



que les informations nécessaires à l'exécution du mandat. Les représentants de l'économie (CI CDS, Cargo Forum, RailCare, économiesuisse, USAM) demandent que les raccordés autorisés à demander l'accès au réseau soient impliqués dans les analyses de capacité, et le canton VD que les cantons soient impliqués en cas de congestion des tronçons.

transférer exige que les employés concernés par un éventuel transfert de Sillon Suisse SA vers le nouveau SAS bénéficient de conditions de travail et de prévoyance au moins équivalentes.

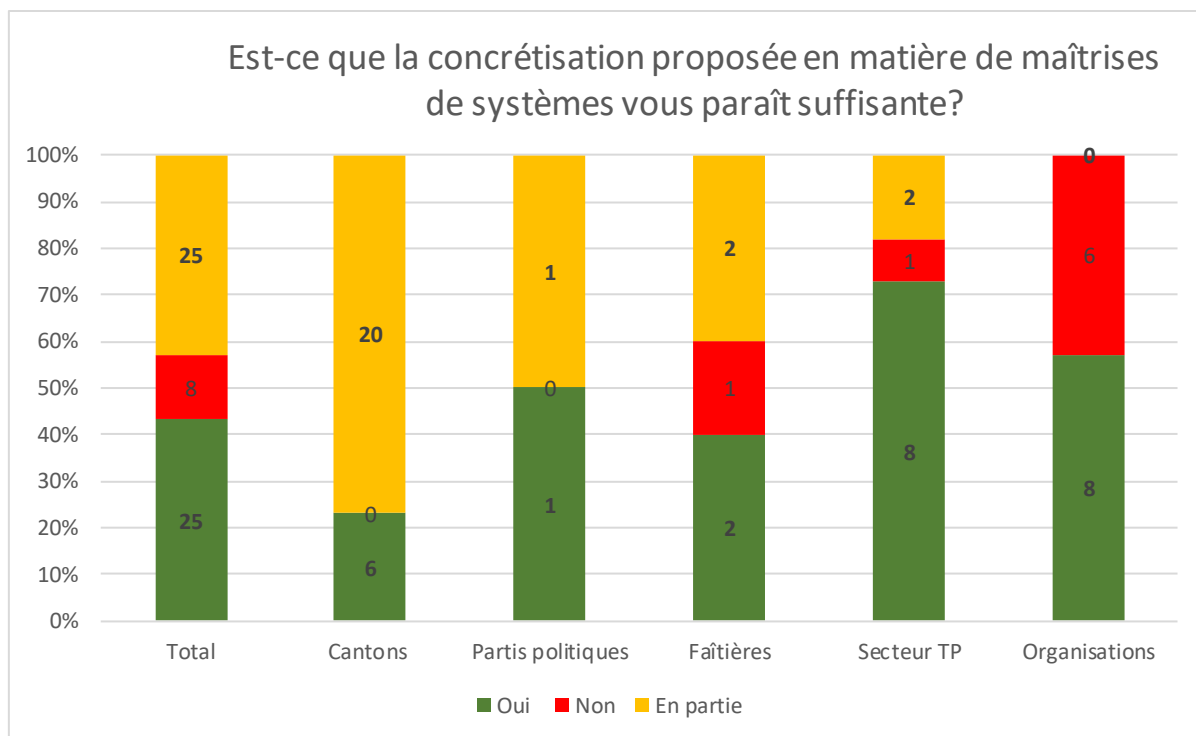
SZU demande que les GI continuent à assurer l'encaissement.

3.2 Maîtrises de systèmes

Question 3: Est-ce que la concrétisation proposée en matière de maîtrises de systèmes vous paraît suffisante?

Opinion générale

58 participants sur 80 prennent position sur cette question. Si 25 sur 58 considèrent que les maîtrises de système sont suffisantes, de nombreuses prises de position ne signalent qu'un accord partiel (également 25 sur 58), quoique de nombreuses remarques aient été émises à des fins de précisions. Une minorité (8 sur 58) estime que les propositions sont insuffisantes.



En détail



25 participants ont répondu **OUI** à cette question, dont 6 cantons (SZ, OW, ZG, VS, NE, GE), 1 parti (PS), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (SAB), 1 association faîtière de l'économie (USS), 8 représentants du secteur des transports publics (FART, RhB, CFF, SOB, Turbo, TPF, TransN, VBZ) ainsi que 8 autres organisations (IGöV, LITRA, Pro Bahn, SWISSRAIL, UTP, GTLU, RAILplus, transfair).

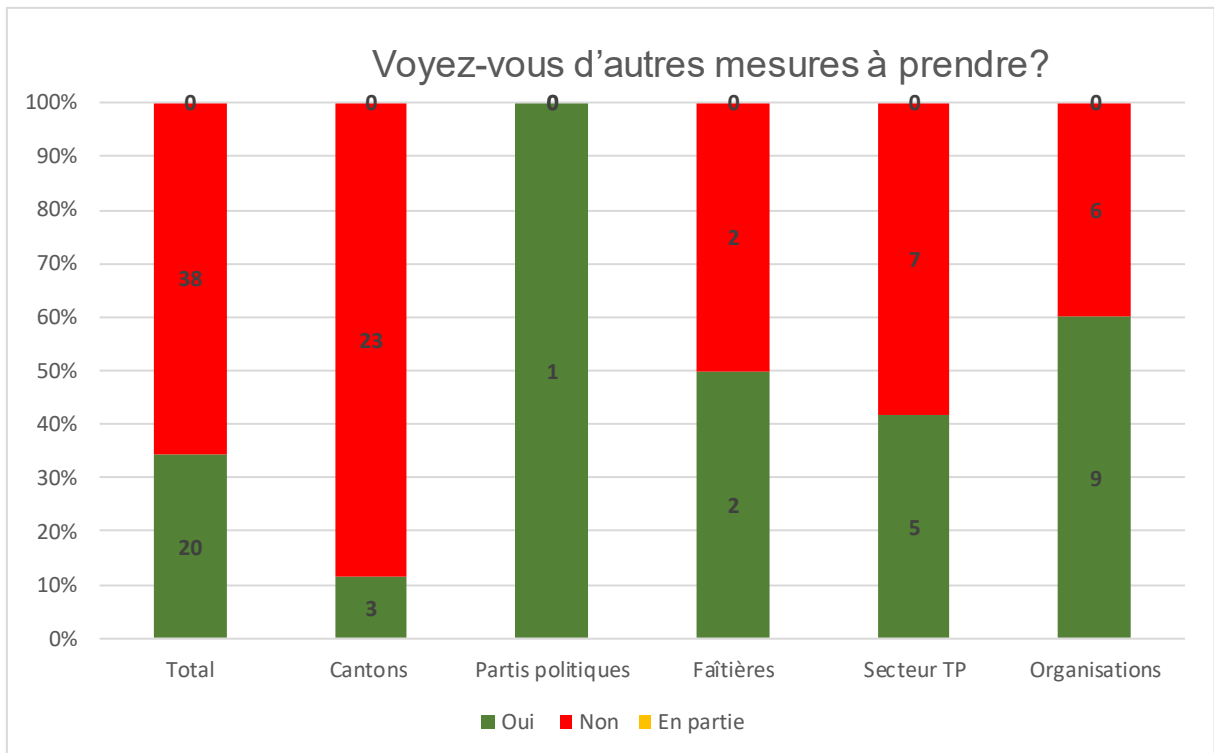
25 participants considèrent que les maîtrises de systèmes définies dans l'ordonnance règlement sont **PARTIELLEMENT** suffisantes. Une grande partie d'entre eux (20 sur 25) sont les cantons (ZH, BE, LU, UR, NW, GL, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, FR, VD, JU): ils réclament un droit de participation des commanditaires des transports publics dans l'adjudication des maîtrises de systèmes dans le secteur infrastructurel. L'UDC, SSV, VBG et ZVV adoptent également cette position. En outre, la majorité des cantons soulignent que les tâches du système ne sont pas spécifiées dans les ordonnances, mais que seules les modalités contractuelles sont définies. Le canton de FR souligne également qu'il est difficile d'évaluer si les maîtrises de systèmes ont été définies de manière suffisamment concrète.

Huit participants ont répondu par la négative à cette question, à savoir le canton de ZH, économiessuisse, SZU, Cargo Forum, CI CDS, RAILcare, VAP, la CC2B et scienceindustries. À l'exception de SZU, qui fait référence à l'absence d'un droit de participation des cantons (voir ci-dessus), les participants ont critiqué la proposition d'accorder un accès non discriminatoire aux services de transport de marchandises par rail. Ils demandent que le règlement n'autorise pas de rabais à la quantité et que les prix soient fixés selon des critères économiquement compréhensibles. Certains d'entre eux et de nombreux autres participants ont également mentionné cette requête en réponse à la question 4.

Question 4: Voyez-vous d'autres mesures à prendre?

Opinion générale

58 participants sur 80 prennent position sur cette question. Une majorité (38 sur 58) ne voit pas de nécessité de prendre des mesures supplémentaires. Les 20 participants restants suggèrent d'autres adaptations.



En détail

20 participants ont répondu **OUI**, dont 3 cantons (ZH, FR, NE), 1 parti (PS), 2 associations faïtières de l'économie (economiesuisse, USAM), 5 représentants du secteur des transports publics (BLS AG, CFF, SZU, VBG, ZVV) et 8 autres organisations (dont VAP, UTP et COMCO).

CFF Cargo, BLS SA et l'UTP soumettent une proposition adaptée de l'article visant à accorder un accès non discriminatoire aux prestations de services de fret ferroviaire. Ils considèrent que la proposition actuelle n'est pas concurrentielle.

Le canton de FR déplore l'absence dans le rapport d'une vue d'ensemble sur la manière dont la loi et l'ordonnance régissent les maîtrises de systèmes.

Le canton de NE souhaite que les tâches systémiques soient précisées plus en détail dans l'ordonnance, notamment en ce qui concerne les entreprises et les groupes d'ayants-droit.

Le PS, les CFF et l'UTP critiquent le fait que RailCom doive être impliqué ex ante dans la rédaction du contrat, ce qui est en contradiction avec le message OBI et la loi OBI. Pro Bahn suggère de ne pas créer de nouvelles structures pour l'extension des maîtrises de systèmes, mais de s'appuyer sur celles des maîtrises de systèmes actuelles.

La COMCO souligne que la fonction de coordination d'une maîtrise de système pourrait receler le risque d'accords de concurrence illicites et demande donc que le règlement soit complété en conséquence.



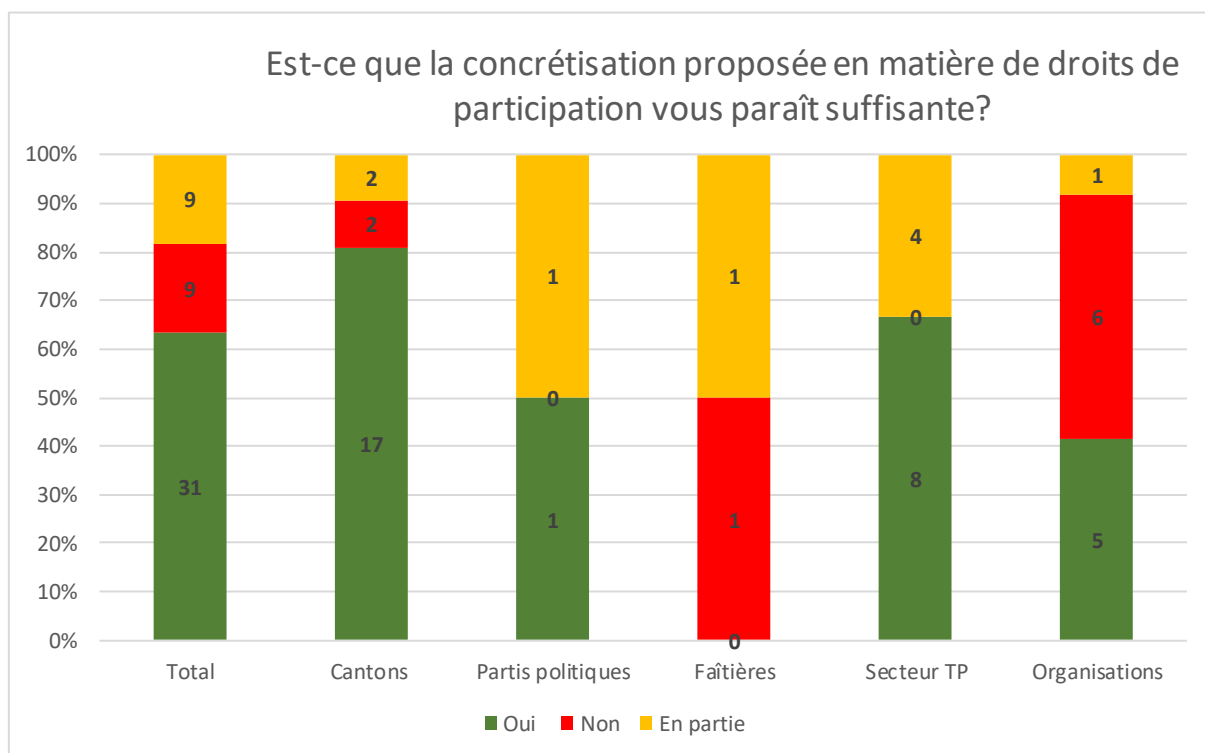
38 participants ont répondu **NON** à cette question. L'écrasante majorité ne voit donc pas la nécessité de prendre d'autres mesures.

3.3 Droits de participation

Question 5: Est-ce que la concrétisation proposée en matière de droits de participation vous paraît suffisante?

Opinion générale

Sur cette question, 49 participants sur 80 donnent leur avis. Une nette majorité considère que les propositions de concrétisation des droits de participation sont suffisantes ou les approuve (31 sur 49). En revanche, 9 participants sur 49 rejettent les propositions. 9 participants sont partiellement d'accord.



En détail

31 participants ont répondu **OUI (suffisante)** à cette question, à savoir 17 cantons (ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, AR, SG, TG, TI, VS, NE, GE), 1 parti (PS), 8 représentants du secteur des transports publics (FART, RhB, SBW, SOB, SZU, TPF, TransN, VBZ) et 5 autres organisations (IGöV, Pro Bahn, UTP, RAILplus, transfair).



Le PS, l'UTP et Pro Bahn considèrent que la concrétisation proposée des droits de participation est suffisante, mais notent (tout comme les CFF d'ailleurs) que cela ne devrait pas entraîner pour les GI un surcroît considérable de travail qui puisse causer des retards dans les investissements.

SBW suggère que les GI annoncent l'exercice des droits de participation de manière proactive et en temps utile.

Le SOB et Turbo soulignent que la nouvelle réglementation des droits de participation ne doit cependant pas aboutir à ce que les ETF ne se consultent pas dans d'autres domaines selon la pratique en usage jusqu'ici (avant-projets, profils d'exigences, etc.).

La concrétisation des droits de participation est considérée par 9 participants comme **PARTIELLEMENT** suffisante, dont 2 cantons (BE, SH), 1 parti (UDC), 1 association faîtière de l'économie (USAM), 4 représentants du secteur des transports publics (CFF, Turbo, CFF, ZVV) et 1 autre participant (Winterthur).

Les cantons BE, SH, VD, UR, SO, NE et JU regrettent que les droits de participation des cantons n'aient pas été inclus dans l'ordonnance.

Turbo demande une délimitation plus détaillée du type de questions que les ETF ou les raccordés peuvent soulever.

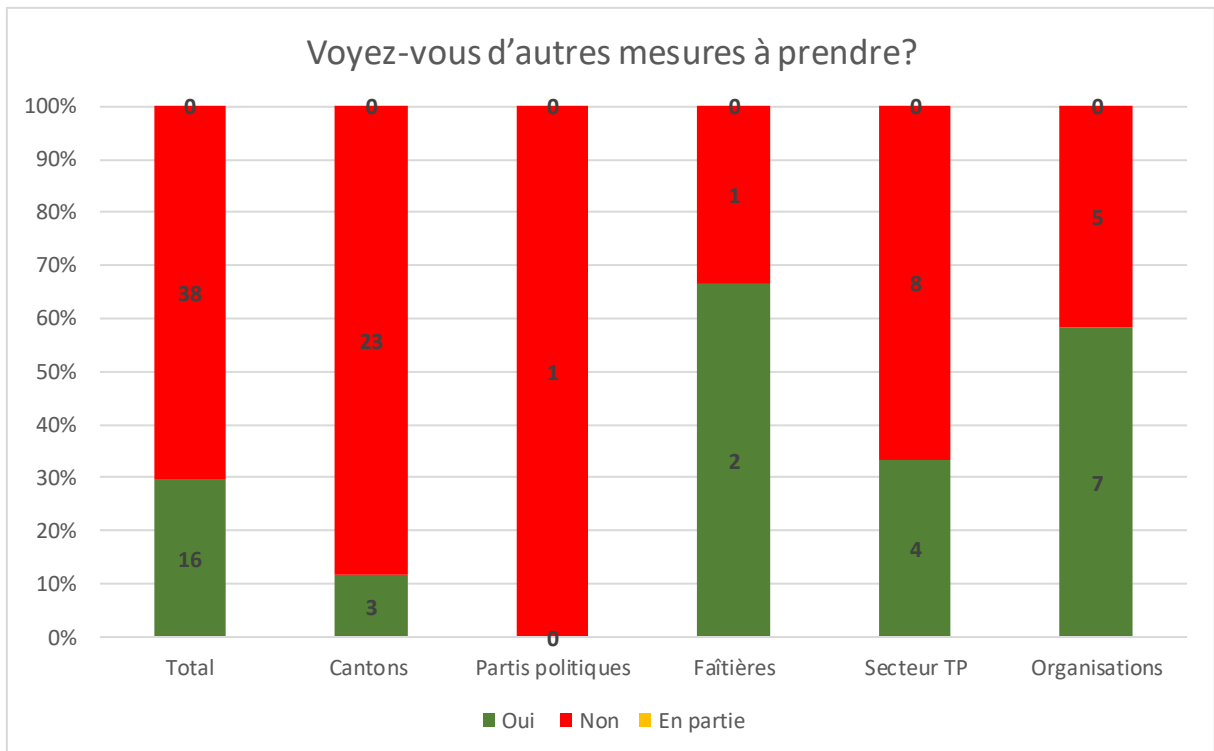
VBG et ZVV considèrent la réglementation proposée davantage comme un droit à l'information que comme un droit de participation, comme le prévoit en fait la nouvelle base juridique. Avec Winterthur, ils demandent que les investissements prévus et les plans d'investissement ainsi que les droits de participation soient activement et préalablement annoncés.

Dans 9 avis, la réponse à cette question est **NON (insuffisante)**. Comme l'UDC et l'USAM, economiesuisse, Cargo Forum, CI CDS, RailCare, VAP, la CC2B et scienceindustries demandent également que les droits de participation à la programmation de l'horaire des personnes habilitées à demander l'accès au réseau et des chargeurs soient étendus au traitement des chantiers et aux incidents techniques.

Question 6: Voyez-vous d'autres mesures à prendre?

Opinion générale

54 des 80 participants prennent position sur cette question. Une minorité (16 sur 54) estime qu'il est nécessaire de prendre d'autres mesures.



En détail

Les cantons NE, VD, AG, SO, UR ainsi que le PS, les CFF, l'UTP, BLS SA et transfair demandent que les plans d'investissement des GI ne soient pas mis à la disposition du public sans restriction. BLS SA propose qu'un accès via un identifiant soit demandé au SAS.

FART suggère de maintenir à un faible niveau les coûts occasionnés aux GI en raison des droits de participation supplémentaires.

Thurbo et le SOB demandent que les GI versent une indemnité s'ils n'annoncent pas une fermeture à temps. Cargo Forum demande que les chargeurs soient également indemnisés pour les surcoûts des transports de remplacement occasionnés par les fermetures et pour les prestations de transport générées par les déviations. En outre, il faut leur accorder des droits de participation dans le traitement des chantiers de construction, des fermetures de tronçons et dans la tenue du registre de l'infrastructure.

VAP, economiesuisse, scienceindustries et la CC2B critiquent le fait que le projet actuel exclut l'examen des projets d'investissement par RailCom.

La COMCO demande que le droit de participation et la coordination qui en découle soient limités à la coopération spécifiquement requise à cette fin.

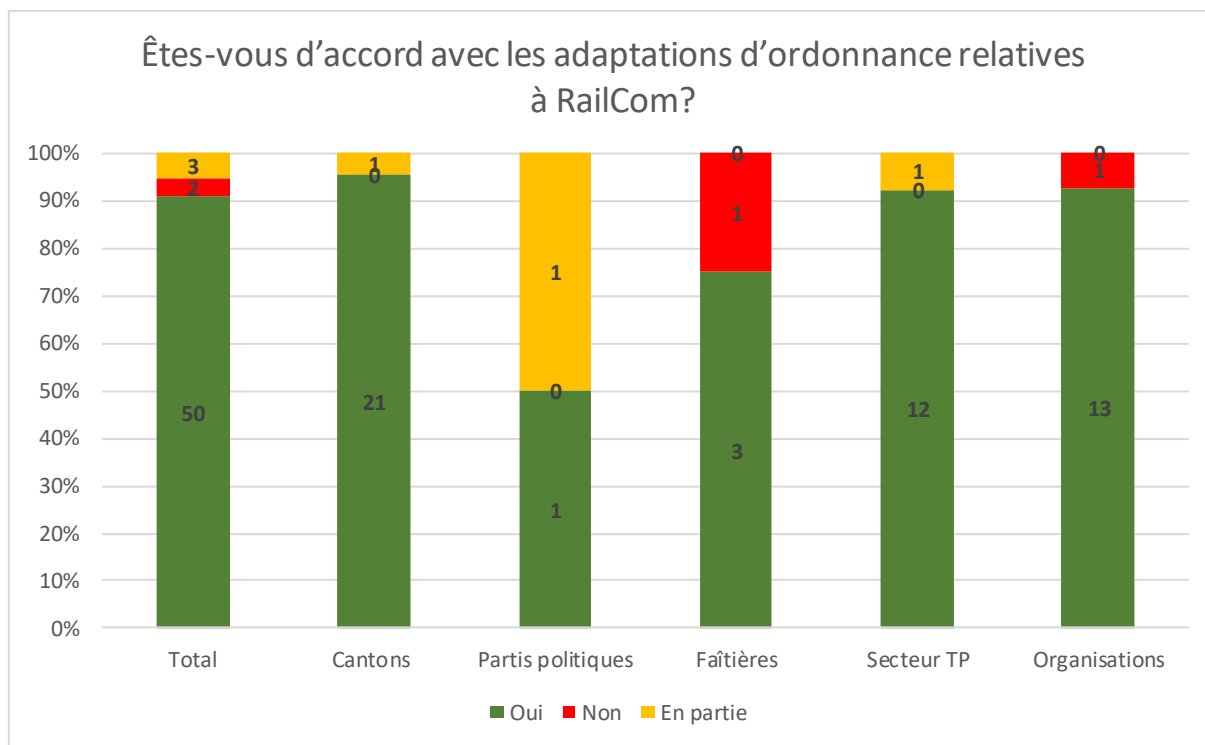


3.4 Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins fer (désormais RailCom)

Question 7: Êtes-vous d'accord avec les adaptations d'ordonnance relatives à RailCom?

Opinion générale

55 des 80 réponses commentent cette question sur le fond. Une majorité écrasante (50 sur 55) est d'accord avec les adaptations d'ordonnances concernant RailCom. 2 des 55 avis ont critiqué les adaptations d'ordonnances. 3 des 55 réponses sont partiellement d'accord.



En détail

Au total, 55 participants ont répondu **OUI** à cette question, dont 21 cantons (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, NE, GE, JU), 1 parti (PS), 2 associations faïtières de l'économie (USS, USAM), 12 représentants du secteur des transports publics (BLS AG, FART, RhB, SBW, SOB, SZU, Turbo, TPF, transN, VBG, VBZ, ZVV) ainsi que 13 autres organisations (dont LITRA, VAP, UTP, transfair etc.).

La plupart des cantons et les autres participants qui ont répondu **OUI** à cette question se félicitent du renforcement de la CACF (désormais appelée RailCom) ou n'ont pas de remarques à faire à ce sujet.



Le canton de Neuchâtel souligne que RailCom, outre son rôle d'autorité de régulation, agit désormais également en tant qu'autorité de surveillance.

Les propositions visant à renforcer la CACF ont été acceptées **PARTIELLEMENT** par 3 participants, dont 1 canton (FR), 1 parti (UDC) et 1 représentant du secteur des transports publics (CFF).

Le canton de FR craint une charge administrative et des coûts élevés. Il estime que le montant maximum par heure de travail (250 francs) est trop élevé.

L'UDC estime qu'il n'est pas nécessaire d'attribuer de nombreuses tâches supplémentaires à la CACF, car elle n'est que rarement utilisée sous sa forme actuelle.

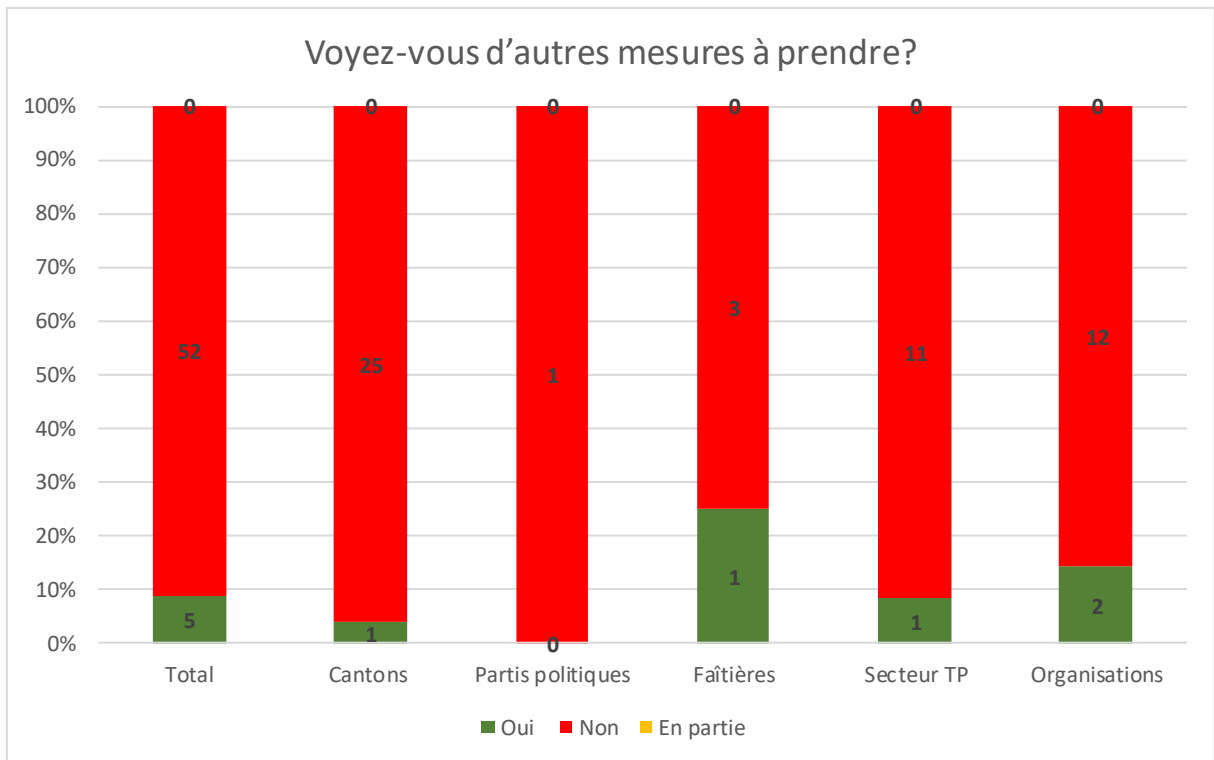
Les CFF critiquent le fait que RailCom prenne la décision finale en cas de violation du droit de participation; cependant, ses décisions peuvent normalement faire l'objet d'un recours en vertu de la loi.

Deux participants, à savoir SAB et le GTLU, ont répondu **NON** à cette question. Tous les deux partagent l'opinion que la RailCom a trop peu de compétences, et qu'elle devrait pouvoir vérifier le respect des exigences relatives à la desserte de base.

Question 8: Voyez-vous d'autres mesures à prendre?

Opinion générale

57 participants sur 80 prennent position sur cette question. La grande majorité d'entre eux (52 sur 57) ne voient pas la nécessité de prendre des mesures supplémentaires en ce qui concerne la RailCom. Les 5 autres estiment qu'une action supplémentaire est nécessaire.



En détail

Le canton de Neuchâtel propose que les recours soient d'abord analysés par l'OFT avant d'arriver à la RailCom; cette mesure devrait éviter que la RailCom soit submergée de recours.

BLS SA souhaiterait que la RailCom soit dotée d'instruments et de possibilités lui permettant de sanctionner en conséquence une infraction aux règles ou un comportement discriminatoire d'une entreprise ou d'un tiers (sous la forme d'un avertissement préalable puis de sanctions concrètes pouvant aller jusqu'au paiement d'une pénalité).

transfair souligne que le rapprochement avec le droit communautaire dans le domaine des conditions d'engagement ne devrait pas conduire à un rapprochement automatique de règles européennes éventuellement moins équitables.

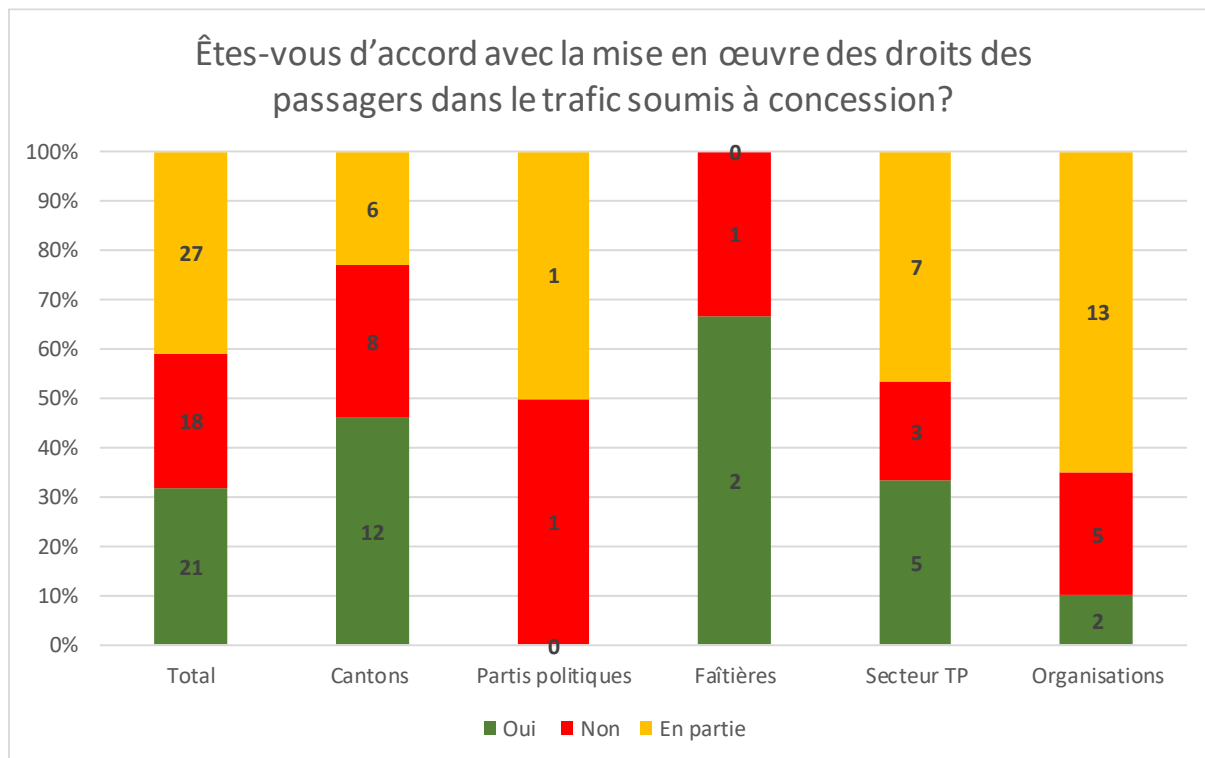
3.5 Droits des passagers

Question 9: Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le trafic soumis à concession?

Opinion générale



Soixante-six prises de position sur 80 traitent cette question. Parmi elles, 21 sont favorables à la mise en œuvre des droits des passagers sous leur forme actuelle, 27 sont partiellement d'accord et 18 sont en désaccord avec la manière dont les droits des passagers sont mis en œuvre.



En détail

Vingt et une instances consultées ont répondu **OUI**, dont 12 cantons (BE, UR, SZ, SO, SH, AR, GR, VD, VS, NE, GE, JU), 1 association faïtière des communes, villes et régions de montagne (UVS), 1 association faïtière de l'économie (USAM), 5 représentants du secteur des transports publics (BLS AG, FART, RhB, SOB, TPF) et 2 autres organisations (RAILplus, transfair).

Les cantons de BE, SH et SO considèrent que la mise en œuvre est appropriée et adéquate dans le contexte international, tandis que le canton de VD la considère comme appropriée dans le contexte général du secteur.

BLS SA et FART soulignent qu'une réglementation uniforme au sein de la branche est de la plus haute importance.

Le RhB et RAILplus font observer que les chemins de fer de montagne sont plus souvent soumis à des cas de force majeure.

TPF et Turbo font observer que l'obligation d'informer sur les horaires et sur les conditions de voyage aux prix les plus bas ne tient pas assez compte du nombre toujours croissant de services de



billetterie automatique, par exemple des applications telles que Fairtiq, où le prix le plus bas n'est calculé qu'après coup.

transfair souligne qu'il faut éviter que les entreprises de transport (ET) économisent ailleurs (sur le personnel) les coûts supplémentaires qu'elles encourent en raison des nouvelles règles. Les ressources en personnel et les mesures de formation doivent continuer à être assurées. En outre, afin de prévenir les abus, les ET devraient être autorisées à évaluer les demandes de dédommagement sur le prix du transport, en tenant compte de la loi sur la protection des données.

6 cantons (ZH, FR, BS, BL, TG, TI), 1 parti (PS), 7 représentants du secteur des transports publics (CarPostal Suisse SA, SZU, Turbo SA, transN, VBG, VBZ, ZVV) et 13 autres organisations (ch-direct, FRC, LITRA, SKS, SWISSRAIL, UTP, ATE, acsi, BFC, CC2B, Pro Velo, Winterthur et un particulier) ont exprimé leur accord **partiel** avec les propositions.

18 participants ont répondu **NON** à cette question, dont 8 cantons (LU, OW, NW, GL, ZG, AI, SG, AG), 1 parti (UDC), 1 association faîtière des communes, villes et régions de montagne (SAB), 3 représentants du secteur des transports publics (MGB, SBW, CFF) et 5 autres organisations (IGöV, Pro Bahn Schweiz, RMS, GTLU et un particulier).

Le canton de NW rejette le principe de la mise en œuvre des droits des passagers.

Les cantons de FR, NW et BS, AI et transN craignent des surcoûts élevés, qui pourraient également retomber sur les commanditaires.

Le Canton du TI demande une clarification des types de trafic concernés par les droits des passagers et des rôles et responsabilités de chaque acteur.

Le PS, CPS, SZU, transN, VBG, VBZ, ZVV, ch-direct, LITRA, UTP, Winterthur, SBW, CFF, MGB, Turbo critiquent la distinction entre le remboursement intégral du prix du billet dès la première minute lorsque le but du voyage ne peut plus être atteint et le paiement d'une indemnité à partir de 60 minutes de retard. En outre, UR, PS, SKS, ATE, acsi, BFC, IGöV, transfair, Pro Bahn et un particulier considèrent que le montant minimum de dix francs en dessous duquel aucune indemnité n'est due est trop élevé. Ils demandent un montant minimum inférieur (par exemple 5 francs). Le canton de NE, SAB, GTLU, Pro Bahn et IGöV seraient favorables à un dédommagement pour des retards plus courts. transN, LU, Winterthur et SBW critiquent également le droit à l'indemnisation dans une chaîne de transport lorsqu'il n'y a qu'un court retard dans un tronçon, mais qu'à la fin de la chaîne de transport, un retard cumulé de plus de 60 minutes entraîne un droit à remboursement. Winterthur, SBW et un particulier estiment que le retard à la fin de toute une chaîne de voyage ne devrait pas donner droit à un remboursement.

CPS, SZU, transN, VBG, VBZ, ZVV, ch-direct, UTP, Winterthur, SBW, CFF, MGB, Turbo demandent que les GI soient autorisés à évaluer les données personnelles des demandes de dédommagement sur le prix du transport, afin d'éviter tout abus.



CPS, SZU, transN, VBG, VBZ, VZZ, ch-direct, LITRA, UTP, Winterthur, SBW, CFF, MGB, RhB, RAIL-plus, SOB et RMS demandent que le droit à remboursement soit caduc en cas de force majeure. Les RMS demandent une exemption générale du règlement de remboursement pour les installations à câbles.

SZU, transN, VBG, VBZ, ZVV, CPS, Winterthur, SBW, MGB, RhB, CFF, Turbo, LITRA, UTP, RAIL-plus et transfair demandent que les droits des passagers entrent en vigueur le 1.7.2021.

Le canton de FR suggère de préciser l'ordonnance de sorte que les informations qui doivent être fournies avant le voyage soient disponibles sous forme électronique. Plusieurs cantons se demandent si l'obligation de fournir des informations à un tel degré de détail est appropriée. En outre, les cantons LU, ZG et SZ, ainsi que SZU, VBG, VBZ, ZVV, Winterthur et les CFF demandent que le nombre de sièges et de places en voitures-couchettes/wagons-lits disponibles ne soit indiqué que dans le trafic grandes lignes. D'autres informations qui doivent être annoncées avant le voyage, telles que les activités susceptibles de provoquer des perturbations, sont également critiquées par plusieurs instances.

SZU, VBG, VBZ, ZVV, CPS, CFF, Turbo, UTP et ch-direct sont d'avis que le mot « hébergement » à l'art. 61a, al. 2, let. b, devrait être suivi de l'adjectif « approprié » si le retard rend nécessaire un séjour d'une ou plusieurs nuits. Turbo, SOB, transN et les cantons de LU, UR, OW, GL, ZG, SG, AG souhaiteraient que la demande d'indemnisation ne puisse être adressée qu'à l'ET à l'origine du retard. Par conséquent, seule une solution sectorielle devrait être envisagée. Les cantons AI et SO proposent d'examiner si le secteur pourrait créer un service des réclamations unique de niveau supérieur pour la Suisse. BFC et SBW critiquent la règle de l'obligation faite aux ET d'offrir des rafraîchissements et des repas aux voyageurs en cas de retard. BFC propose plutôt que cette obligation ne s'applique qu'à partir d'un retard de 120 minutes et avec des conditions moins restrictives.

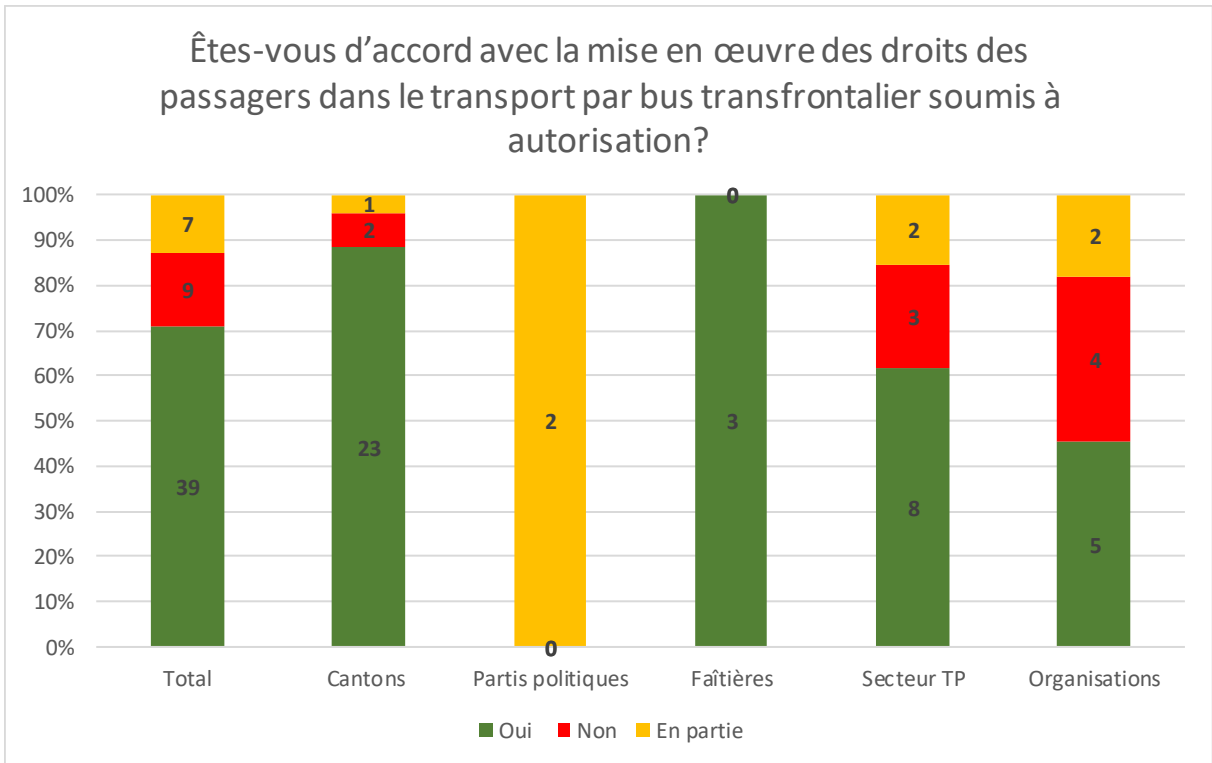
SKS et acsi demandent l'adoption des futurs droits des passagers européens, dont l'UE discute actuellement.

Pro Velo demande que les billets de vélo soient également remboursés. Winterthur et SBW souhaitent que les billets impersonnels, les abonnements ou les offres à prix fortement réduits dans le trafic local et d'agglomération soient exclus du système de remboursement.

Question 10: Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le transport par bus transfrontalier soumis à autorisation?

Opinion générale

55 des 80 participants prennent position sur cette question. Une grande majorité (39 sur 55) est d'accord sur la mise en œuvre des droits des passagers en transport par bus transfrontalier soumis à autorisation. 7 des 55 prises de position expriment un accord partiel. 7 des 55 réponses sont négatives.



En détail

39 participants ont répondu **OUI** dont 23 cantons (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU), 2 associations faïtières de communes, villes et régions de montagne (SAB, UVS), 1 association faïtière de l'économie (USAM), 8 représentants du secteur des transports publics (BLS AG, FART, RhB, CFF, SZU, VBG, VBZ, ZVV) et 5 autres organisations (ATE, GTLU, CC2B, RAILplus, transfair).

BLS SA et transfair demandent que les mêmes règles soient valables et appliquées au transport concessionnaire qu'au transport par bus transfrontalier soumis à autorisation.

Les 7 participants qui sont **PARTIELLEMENT** d'accord sont les suivants: 1 canton (VD), 2 partis (PS, UDC), 2 représentants du secteur des transports publics (CPS, transN) et 2 autres organisations (Pro Bahn, Pro Velo).

Les 9 participants qui répondent **NON** sont 2 cantons (NW, AI), 3 représentants du secteur des transports publics (CFF, SOB, Thurbo) et 4 autres organisations (LITRA, SWISSRAIL, UTP et un particulier).

Les cantons VD et AI ainsi que le PS critiquent la distinction entre les retards au départ (transport par bus transfrontalier soumis à autorisation) et à l'arrivée (transport concessionnaire). Les CFF, le SOB, Thurbo, CPS, LITRA, l'UTP, Pro Bahn et un particulier rejettent en bloc la distinction dans les règles



de dédommagement. L'UDC estime que les droits des passagers en trafic grandes lignes par bus doivent être traités de la même manière que ceux du transport ferroviaire ou aérien. C'est pourquoi l'UDC demande que ces conceptions soient abordées globalement et traitées séparément.

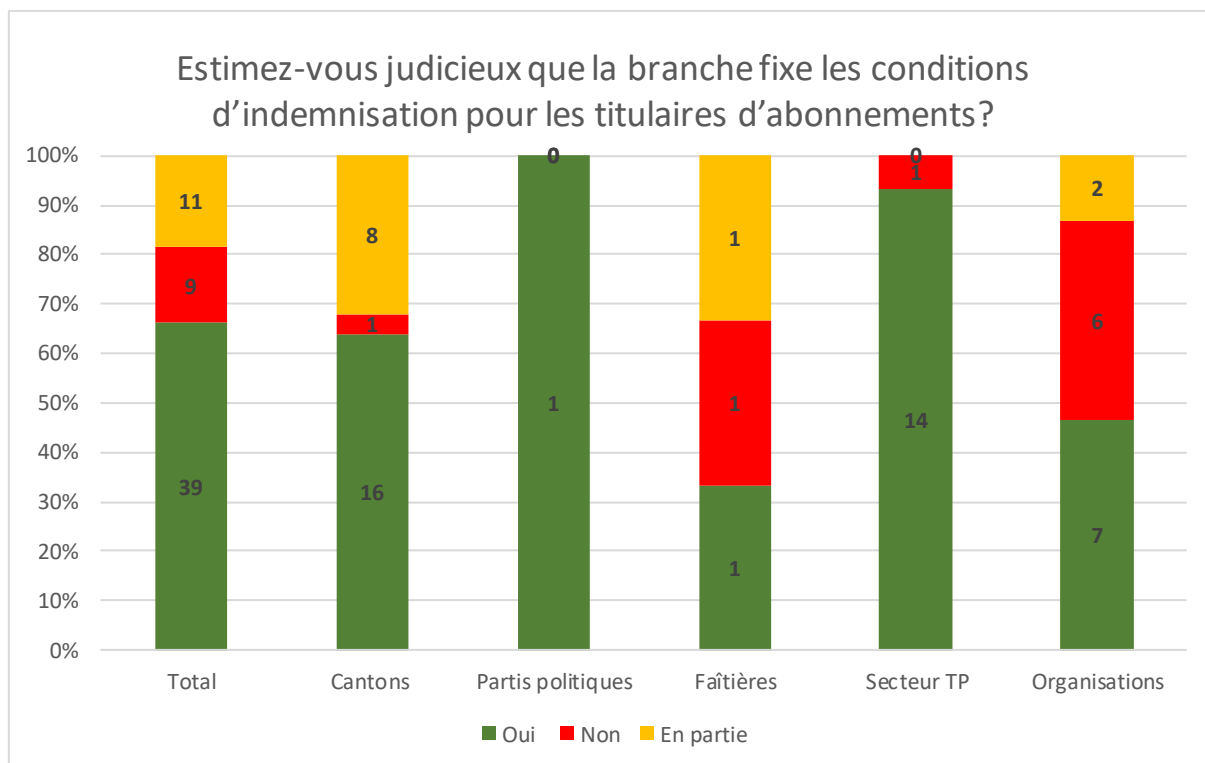
Pro Velo rappelle que le régime de remboursement doit également s'appliquer aux billets pour vélos et que les vélos doivent être amenés à destination même si le bus devient inutilisable en raison d'une panne et que la poursuite du voyage est proposée via un itinéraire alternatif avec des véhicules de remplacement.

Le canton AI suggère que le régime d'indemnisation du transport par bus transfrontalier soumis à autorisation en cas de retard dû à un cas de force majeure soit le même que celui du transport concessionnaire.

Question 11: Estimez-vous judicieux que la branche fixe les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements?

Opinion générale

59 des 80 participants ont pris spécifiquement position sur cette question. Une majorité (39 sur 59) estime utile que les conditions d'indemnisation des titulaires d'abonnements soient déterminées par le secteur. 11 participants sont partiellement d'accord, 9 réponses sur 59 sont négatives.





En détail

39 prises de position répondent **OUI**, dont 16 cantons (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, AI, SG, GR, AG, TG, TI, GE, JU), 1 parti (PS), 1 association faîtière de l'économie (USAM), 14 représentants du secteur des transports publics (BLS AG, FART, CPS, RhB, SBW, CFF, SOB, SZU, Turbo, TPF, transN, VBG, VBZ, ZVV) ainsi que 7 autres organisations (LITRA, RMS, SWISSRAIL, UTP, CC2B, RAILplus, transfair).

Pour les cantons UR, SZ, ZG, il n'est pas compréhensible que la branche ne puisse déterminer les conditions de dédommagement que pour les abonnements. Le canton TG propose de ne prévoir aucune compensation pour les abonnements.

11 participants déclarent être **PARTIELLEMENT** d'accord, parmi lesquels 8 cantons (FR, SO, BS, BL, SH, AR, VD, NE), 1 association faîtière des communes, villes et régions de montagne (UVS), ainsi que 2 autres organisations (Pro Bahn, ATE).

Plusieurs cantons trouvent raisonnable en principe de laisser le secteur déterminer les conditions de dédommagement des abonnements. Toutefois, certains trouvent problématique que les ET n'aient qu'un intérêt limité à parvenir rapidement à une solution uniforme et transparente. C'est pourquoi plusieurs cantons souhaitent que l'OFT adopte une position proactive afin que les conditions de dédommagement puissent être élaborées rapidement. Le canton NE souhaite que les exigences soient fixées dans l'ordonnance elle-même et non par le secteur. Ce canton propose également que la compensation prenne la forme d'une réduction sur le prix de l'abonnement pour la période suivante.

L'UVS demande deux ans pour définir les conditions.

L'ATE demande que le libellé de l'ordonnance mentionne explicitement que les conditions de dédommagement soient déterminées par le secteur.

9 participants ont répondu **NON** à cette question. Il s'agit d'un canton (NW), d'une association faîtière des communes, villes et régions de montagne (SAB), d'un représentant du secteur des transports publics (MGB) et de six autres organisations (FRC, IGöV, SKS, GTLU, acsi et un particulier).

SAB et GTLU critiquent le fait que le secteur ne traite pas actuellement les titulaires d'abonnements de manière appropriée et qu'une solution sectorielle n'est donc pas une solution adéquate.

La FRC et l'acsi veulent des directives plus claires du Conseil fédéral pour la mise en œuvre par le secteur. Elles demandent également que l'OFT ait davantage son mot à dire dans la détermination des conditions de dédommagement. Pour SKS également, il est nécessaire d'étendre le droit de contrôle de l'OFT comme prévu dans le projet de consultation. Par exemple, l'OFT devrait pouvoir vérifier si les passagers ont effectivement été indemnisés.

SKS demande une réglementation plus simple et plus claire pour les détenteurs d'abonnements.



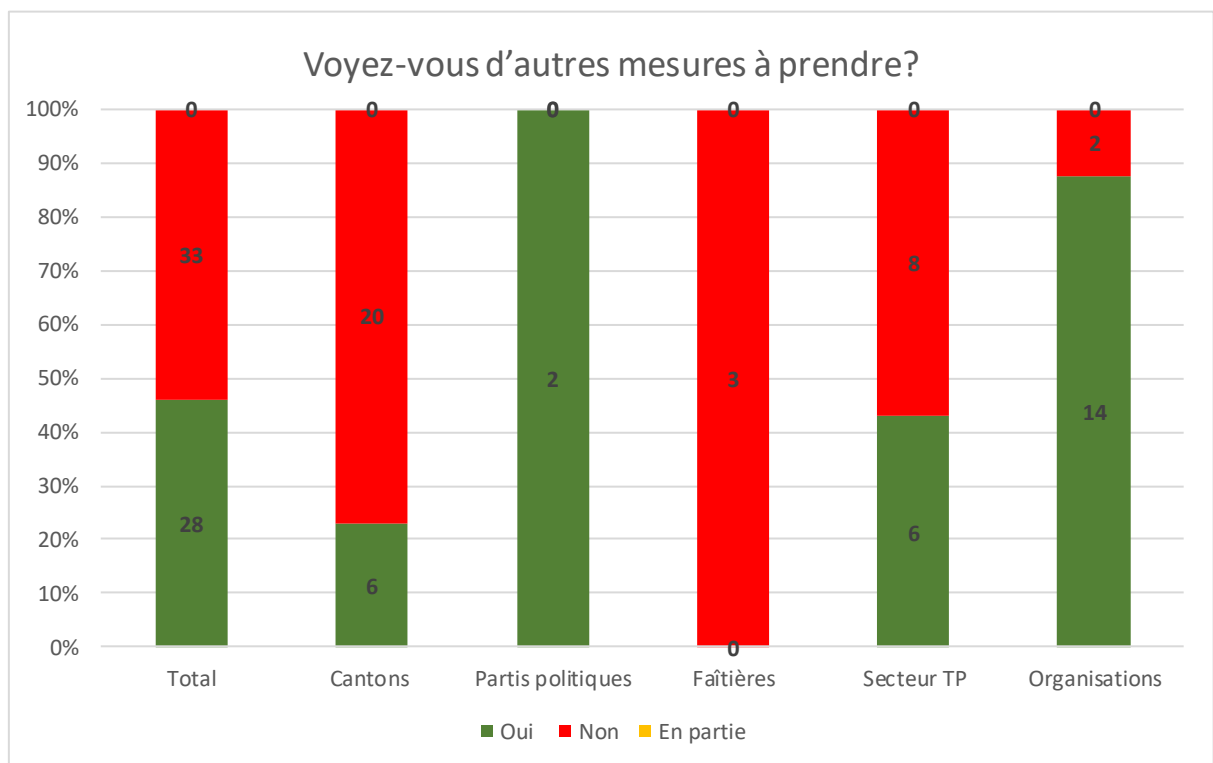
En outre, SKS et FRC veulent un droit de recours pour les organisations de consommateurs.

IGöV et le PS demandent que les conditions-cadres soient fixées par l'ordonnance de telle sorte que tous les retards survenus pendant la période de validité de l'abonnement puissent être additionnés afin que les titulaires puissent demander un dédommagement s'ils dépassent le montant minimum spécifié. Ceci afin d'éviter que les propriétaires d'abonnements ne soient laissés pour compte par principe.

Question 12: Voyez-vous d'autres mesures à prendre?

Opinion générale

61 des 80 participants ont répondu à cette question. Près de la moitié (28 sur 61) estiment que des mesures supplémentaires sont nécessaires. 33 des 61 participants ne voient pas la nécessité de prendre d'autres mesures.



En détail

28 participants ont répondu **OUI**, dont 6 des cantons (LU, UR, SZ, ZG, SO, NE), 2 partis (PS, UDC), 6 représentants du secteur des transports publics (FART, MGB, CPS, CFF, SOB, Turbo) et 14 autres organisations (dont LITRA, RMS, SWISSRAIL, VAP, UTP, ATE).



La plupart des mesures à prendre mentionnées ici par les participants sont aussi demandées par d'autres participants sous les questions précédentes, c'est pourquoi divers points ont été inclus dans les évaluations des questions 9 et 11.

Le PS, Turbo et le SOB mentionnent que la question du recours des ETF contre les GI est totalement exclue du projet de consultation. En outre, le PS est d'avis qu'une ETF devrait être obligée d'offrir un transport de remplacement à partir d'un certain retard ou en cas d'annulation d'un train. Le PS et l'ATE réclament également de meilleures possibilités d'emporter des vélos et des poussettes dans le train et regrettent que l'ordonnance ne précise pas plus en détail l'article de loi OBI. Ils souhaitent également qu'à l'avenir, lors de l'achat de matériel roulant, il y ait plus de place pour les bagages à bord du train. Selon ces deux participants, le stockage des bagages à court terme dans les gares devrait également être amélioré.

Pro Velo soulève des préoccupations spécifiques concernant l'espace disponible pour les vélos dans les trains et les bus, et appelle à une amélioration de la situation concernant le stationnement des vélos dans les gares ferroviaires et routières. Elle soulève également des préoccupations concernant le passeport vélo et demande de meilleures informations et statistiques sur le transport de vélos dans les bus et les trains.

La FRC demande que l'OFT surveille la technologie utilisée pour traiter les remboursements, en particulier avec un œil critique sur une éventuelle utilisation abusive des données.

La CC2B tient à ce que les droits des passagers n'aillent pas au-delà d'une harmonisation fonctionnelle avec le droit communautaire et n'entraînent pas de charge financière et administrative supplémentaire pour les entreprises ferroviaires locales.

L'UDC critique le fait que les dédommagements pour les déviations et les transports de remplacement du rail vers le camion soient insuffisamment réglementés. Cargo Forum, VAP et les scienceindustries soulignent que les droits des clients dans le transport de marchandises sont généralement moins bien développés; ils souhaitent donc une révision fondamentale de ces droits afin d'améliorer la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises.

33 autres participants ne voient pas la nécessité de prendre des mesures supplémentaires.

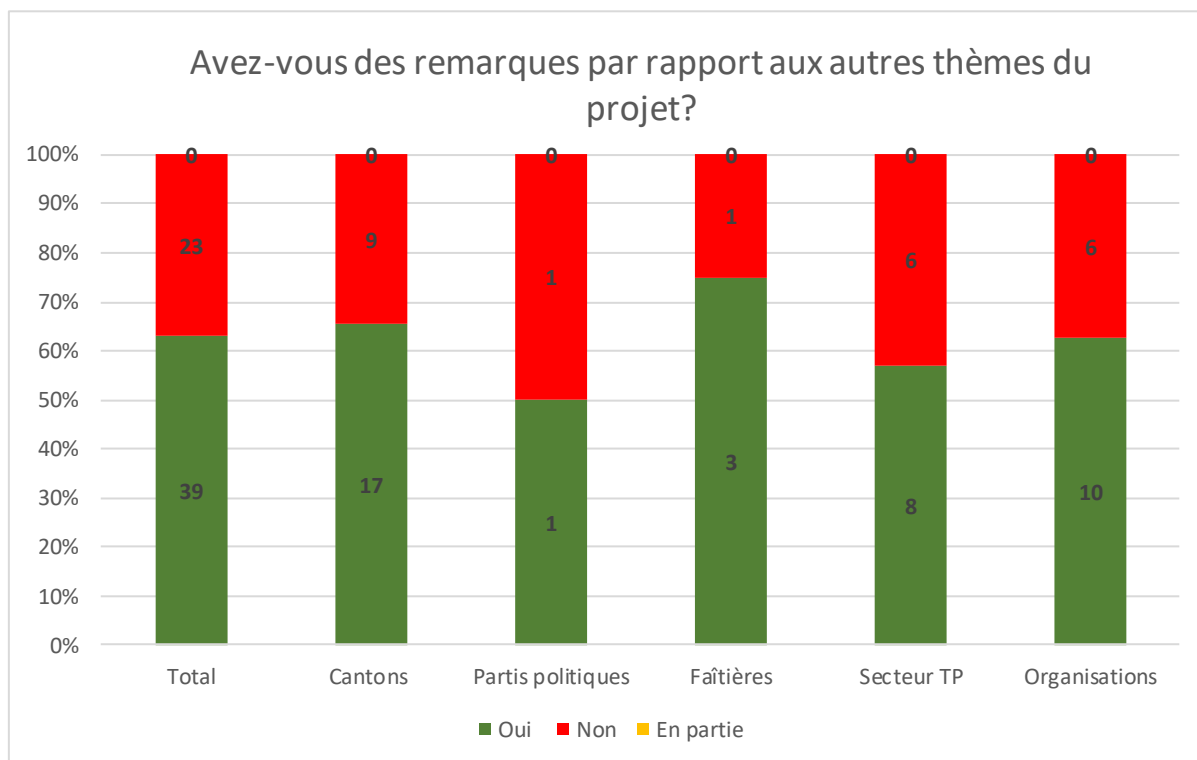
3.6 Autres remarques:

Question 13: Avez-vous des remarques par rapport aux autres thèmes du projet?

Opinion générale



62 participants sur 80 ont abordé cette question. Parmi eux, 39 ont formulé des remarques supplémentaires sur le projet et 23 n'ont pas émis d'autres remarques.



En détail

39 participants ont répondu **OUI** à cette question, dont 17 cantons (ZH, BE, LU, UR, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, AG, TG, TI, VD, NE), 1 parti (UDC), 1 association faïtière des communes, villes et régions de montagne (UVS), 2 associations faïtières de l'économie (economiesuisse, USAM), 8 représentants du secteur des transports publics (CFF, CFF, SOB, SZU, Turbo, VBG, VBZ, ZVV) ainsi que 10 autres organisations (CI CDS, VAP, UTP, COMCO).

Divers cantons ne sont pas d'accord sur la supposition que les transferts d'aéroport « complètent » l'offre de transport. Les cantons ZH, UR, TI ainsi que SBW, SZU, VBG, VBZ, ZVV et Winterthur demandent de laisser la formulation inchangée, à savoir « pas de [...] concurrence préjudiciable ». D'autres cantons (BE, LU, GL, SO, BS, BL, SG, AR, SG, AG, TG, VD, NE) et l'UVS demandent que les transferts d'aéroport doivent également prouver qu'ils sont un complément de l'offre. La SOB et Turbo demandent que les ET continuent à recevoir pour consultation les demandes de concession pour les transferts d'aéroport.

Le canton de FR critique le fait que la consultation aborde trop de sujets différents et que le rapport explicatif ne permet pas d'évaluer l'impact réel des changements. L'UDC souhaite exclure du projet de loi les questions qui n'ont rien à voir avec l'infrastructure ferroviaire.



Economiesuisse, l'USAM, Cargo Forum Schweiz, CICDS, RAILcare, VAP et scienceindustries veulent une égalité de traitement entre les chargeurs et les entreprises de transport ferroviaire en matière de dédommagement des déviations et des transports de remplacement transférés du rail vers la route.

Les CFF, l'UTP et la COMCO s'expriment sur cette question à propos de l'octroi d'un accès non discriminatoire aux services de transport de marchandises par rail, comme l'ont déjà fait plusieurs participants aux questions 3 et 4. Les CFF sont fondamentalement opposés à l'inclusion d'un article correspondant dans l'OTM, considèrent que la base juridique est insuffisante et demandent la suppression de cet article. À titre d'alternative, les CFF proposent un amendement (voir question 4). La Comco suggère que l'obligation d'accorder un accès non discriminatoire aux services ne s'applique qu'aux domaines du transport ferroviaire de marchandises où il existe un monopole de fait ou naturel ou une installation essentielle où le service est donc fourni par un seul prestataire.

Les CFF soulignent également que l'annexe VII de la directive 2012/34/UE³ ne sera pas entièrement mise en œuvre et souhaitent obtenir des explications supplémentaires sur une éventuelle mise en œuvre complète.

L'UTP rappelle qu'actuellement, les restrictions ne doivent être soumises aux demandeurs que si les travaux sur les chantiers durent plus de sept jours consécutifs. Toutefois, le transport de marchandises, en particulier, est aussi fortement touché par ces restrictions si le travail est effectué sur plusieurs semaines par journées isolées.

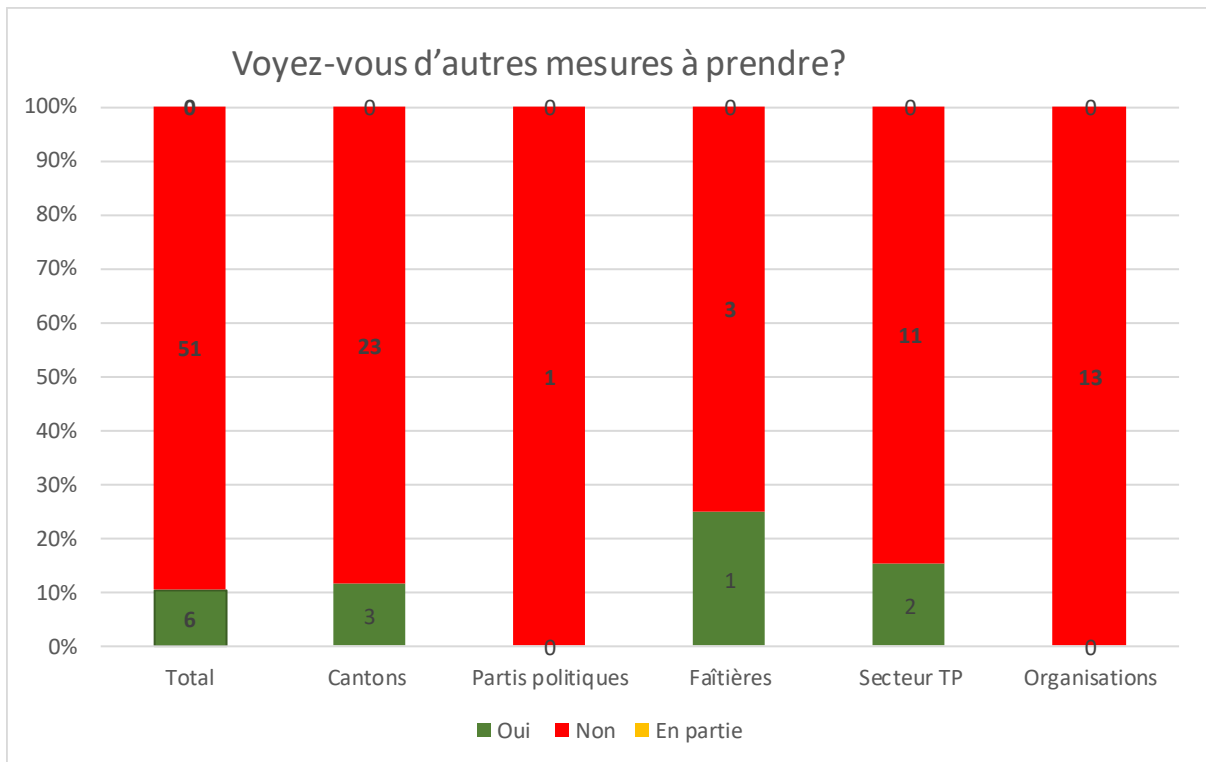
23 participants déclarent n'avoir aucun autre commentaire à faire sur les autres sujets du projet.

Question 14: Voyez-vous d'autres mesures à prendre?

Opinion générale

57 des 80 participants ont répondu à cette question. 6 sur 57 ont signalé d'autres mesures à prendre. 51 sur 57 n'en ont pas signalé.

³ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.



En détail

Six participants ont répondu **OUI** à cette question, à savoir trois cantons (UR, ZG, NE), une association faïtière de l'économie (USAM) et deux représentants du secteur des transports publics (BLS SA, CFF).

Les préoccupations des cantons UR et NE ainsi que de l'USAM ont déjà été abordées plus haut dans ce rapport. Le canton de ZG fait observer que la densité de réglementation est extrêmement élevée dans les transports publics et qu'elle augmente à chaque étape de la réforme depuis des années. C'est pourquoi la prochaine réforme devrait examiner d'un œil critique les lois et les ordonnances relatives aux transports publics afin de déceler les réglementations inutiles et de les rationaliser.

BLS SA souligne que le couplage entre les offres du transport par wagons isolés et du transport combiné n'est pas autorisé, car cela pourrait entraîner une distorsion de la concurrence. BLS SA estime qu'un bilan séparé ne serait pas approprié dans ce cas, car la tarification et la répartition des coûts peuvent être organisées différemment. La RailCom devrait pouvoir s'engager explicitement dans ce domaine et être investie de compétences de contrôle, y compris l'imposition de mesures ou de sanctions.

Les CFF souhaitent que soit comblée une lacune dans la réglementation relative au stationnement sur les installations P+Rail. Ils suggèrent également que les entreprises ferroviaires aient la possibilité de percevoir des redevances à l'avenir dans le cadre des inspections et des approbations des installations annexes.



Les 51 autres participants qui ont exprimé leur opinion sur cette question ne voient pas d'autres mesures à prendre.



Annexe 1: Liste des prises de position soumises dans le cadre de la procédure de consultation, par groupe d'ayants-droit

Kantonen / Cantons / Cantoni	
Abréviation	Nom complet
ZH	Chancellerie d'État du canton de Zurich
BE	Chancellerie d'État du canton de Berne
LU	Chancellerie d'État du canton de Lucerne
UR	Chancellerie d'État du Canton d'Uri
SZ	Chancellerie d'État du canton de Schwyz
OW	Chancellerie d'État du canton d'Obwald
NW	Chancellerie d'État du canton de Nidwald
GL	Chancellerie du canton de Glaris
ZG	Chancellerie d'État du canton de Zoug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Chancellerie d'État du canton de Soleure
BS	Chancellerie d'État du canton de Bâle-Ville
BL	Chancellerie d'État du canton de Bâle-Campagne
SH	Chancellerie d'État du canton de Schaffhouse
AR	Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
AI	Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
SG	Chancellerie d'État du canton de Saint-Gall
GR	Chancellerie du canton des Grisons
AG	Chancellerie d'État du canton d'Argovie
TG	Chancellerie d'État du canton de Thurgovie
TI	Chancellerie d'État du canton du Tessin
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'État du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	
Abréviation	Nom complet
PLR	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
PS	SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
UDC	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro



Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna	
Abréviation	Nom complet
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
Association des villes	Union des villes suisses
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia	
Abréviation	Nom complet
economiesuisse	Economiesuisse
UPS	Schweizerischer Arbeitgeberverband / Union patronale suisse / Unione svizzera degli imprenditori
	Schweiz. Gewerkschaftsbund (USS) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto	
Abréviation	Nom complet
BLS SA	BLS SA
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
MGB	Matterhorn Gotthard Verkehrs SA
CPS	CarPostal Suisse SA
RhB	Chemin de fer rhétique SA
SBW	Stadbus Winterthur
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zurich Uetliberg Bahn AG
Thurbo	Regionalbahn Thurbo AG
TPF	Transport public fribourgeois Trafic
transN	Transport Publics Neuchâtelois SA
VBG	Verkehrsbetrieb Glattal AG
VBZ	Verkehrsbetrieb Zurich
Tarifverbände Schweiz / Communautés tarifaires Suisse / Le comunità tariffarie in Svizzera	
Abréviation	Nom complet
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund
Organisationen / organisations / organizzazioni	
Abréviation	Nom complet
	Cargo Forum Suisse
ch-direct	Service direct Suisse
PROSE	Eisenbahntechnik Prose AG
FRC	Fédération romande des consommateurs
CI CDS	Communauté d'intérêt Commerce de détail Suisse



IGöV	Communauté d'intérêt des transports publics
LITRA	Service d'information pour les transports publics
railCare	railCare AG
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz
RMS	Remontées mécaniques suisses
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz, SKS
SWISSRAIL	Swissrail Industry Association
Trasse.ch	Sillon Suisse SA
VAP	Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés
UTP	Union des transports publics
ATE	Association Transports et Environnement
COMCO	Commission de la concurrence
Divers (prises de position spontanées)	
Abréviation	Nom complet
GTLU	AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
Acsi	Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera
CC2B	Chambre de commerce des deux Bâles
	cemsuisse
BFC	Bureau fédéral de la consommation
	Centre Patronal
	Pro Velo Suisse
	RAILplus
	scienceindustries
Winterthur	Ville de Winterthur
	transfair
	Monsieur Andreas Gutweniger
	Monsieur Reto Planta



Annexe 2: Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif à l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Service d'attribution des sillons

1. Est-ce que les compétences et les tâches du service d'attribution des sillons sont définies avec suffisamment de clarté?
2. Voyez-vous d'autre mesures à prendre?

Maîtrises de systèmes

3. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de maîtrises de systèmes vous paraît suffisante?
4. Voyez-vous d'autre mesures à prendre?

Droits de participation

5. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de droits de participation vous paraît suffisante?
6. Voyez-vous d'autre mesures à prendre?

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

7. Êtes-vous d'accord avec les adaptations d'ordonnances relatives à RailCom?
8. Voyez-vous d'autre mesures à prendre?

Droits des passagers

9. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le trafic soumis à concession?
10. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le transport par bus transfrontalier soumis à autorisation?
11. Estimez-vous judicieux que la branche fixe les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements?
12. Voyez-vous d'autre mesures à prendre?



Autres remarques:

13. Avez-vous des remarques par rapport aux autres thèmes du projet?
14. Voyez-vous d'autres mesures à prendre?