



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral des transports OFT

Septembre 2016

Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

Rapport sur les résultats de la consultation



TABLE DES MATIÈRES

1	Rappel des faits.....	2
1.1	Mandat	2
1.2	Exécution de la consultation.....	3
2	Position générale	4
3	Évaluation des prises de position conformément au catalogue de questions	6
3.1	Objectifs	6
3.2	Questions sur le service d'attribution des sillons (SAS)	9
3.3	Questions sur la maîtrise du système	12
3.4	Questions sur les droits de participationn	16
3.5	Questions sur la Commission d'arbitrage im transport ferroviaire	21
3.6	Questions sur les droits des passagers	22
3.7	Autres questions	26
3.8	Autres remarques.....	27
	Annexe 1: Liste des prises de position reçues dans le cadre de la procédure de consultation	31
	Annexe 2: Consultation sur le projet OBI – Catalogue de questions	35

1 Rappel des faits

1.1 Mandat

Le Conseil fédéral a chargé le DETEC, le 26 août 2015, de procéder à une consultation sur le projet Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI).



1.2 Exécution de la consultation

Le 26 août 2015, le Conseil fédéral a ouvert la consultation, qui a duré jusqu'au 30 novembre 2015. Les cantons ont demandé une prolongation du délai jusqu'au 31 janvier 2016, ce qui leur a été accordé.

La consultation a été adressée officiellement à 163 destinataires : les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, les associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national ainsi qu'un grand nombre d'autres organisations (associations, entreprises de transport, milieux intéressés). Vingt autres organisations ont demandé le dossier et l'ont reçu ou se sont prononcés spontanément.

Les instances consultées sur le projet OBI étaient donc au nombre de 183, dont 103 ont remis une prise de position ; 80 ne se sont pas prononcées.

	Destinataires	Ont pris position
1. Cantons et Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)	27	27
2. Partis politiques (représentés à l'Assemblée fédérale)	12	5
3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	3	3
4. Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	8	3
5. Organisations	133	65
Total	183	103

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



2 Position générale

Contexte. A l'heure actuelle, la plupart des entreprises ferroviaires suisses sont organisées en chemins de fer intégrés. L'infrastructure est séparée du secteur des transports des voyageurs et des marchandises sur les plans comptable et organisationnel, mais la responsabilité globale reste entre les mains de l'entreprise ferroviaire. Cette situation recèle pour les entreprises de transport ferroviaire extérieures, au niveau de l'utilisation de l'infrastructure, de l'établissement de l'horaire ou de petits projets d'investissement, un potentiel de discrimination que le Conseil fédéral se propose de réduire grâce à diverses mesures dans le cadre du projet sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI).

Questions de principe. Le but suprême du projet, à savoir de réduire le potentiel de discrimination en transport ferroviaire, est généralement bien accueilli. Divers partisans déplorent toutefois la non-intégration des propositions dans une conception globale. Nombre d'entre eux craignent que les innovations entraînent une hausse des coûts du système ferroviaire et se prononcent donc contre une réglementation excessive. Les cantons surtout demandent davantage de transparence dans les coûts subséquents et de codétermination dans divers domaines. La Suisse doit-elle conserver – comme le propose le Conseil fédéral – un système ferroviaire intégré ? Cette question de principe est controversée. Les partisans sont nombreux à approuver explicitement le principe du chemin de fer intégré et évoquent les très bonnes performances et le haut degré d'acceptation des transports publics en Suisse. Certains d'entre eux aimeraient des innovations de moindre portée dans le cadre d'OBI, afin de ne pas compromettre des solutions qui se sont avérées probantes et conviviales. D'autres en revanche auraient souhaité dans le même cadre que l'on se dirige plus résolument vers davantage de marché et de concurrence, afin d'éliminer plus efficacement le potentiel de discrimination. D'après eux, il faudrait remettre en question l'organisation ferroviaire actuelle, et au moins examiner de plus près des modèles de *holding*, comme le groupe d'experts Organisation de l'infrastructure ferroviaire entre autres l'avait proposé, ou une séparation complète de l'infrastructure et des transports. Ceux qui rejettent entièrement le projet vont encore plus loin. Ils demandent une séparation de l'infrastructure et des transports et la constitution d'une société de réseau suisse. D'après eux, il faudrait implémenter encore beaucoup plus d'éléments de concurrence en transport de voyageurs et de marchandises pour faire baisser sensiblement les coûts du système ferroviaire et augmenter son efficience.

Service d'attribution des sillons et renforcement de la Commission d'arbitrage. L'organisation du service d'attribution des sillons (SAS) en tant qu'organe de la Confédération et le renforcement de la Commission d'arbitrage CACF (désormais RailCom) suscitent un écho largement positif, quoique l'ampleur de ce renforcement soit contestée. De nombreuses instances consultées demandent une précision des dispositions légales. Les avis sont partagés sur les futures tâches du SAS. Pour les uns, l'encaissement de l'indemnité du sillon fait clairement partie des tâches du SAS, pour les autres, transférer l'encaissement des CFF au SAS n'apporte aucune plus-value. La situation est similaire en ce qui concerne l'établissement de l'horaire : alors que les uns veulent laisser cette tâche aux gestionnaires d'infrastructure, les autres y voient une compétence du SAS. Pour ces derniers, il n'est pas non plus question de déléguer l'établissement de l'horaire à des tiers.



Maîtrise de système. La maîtrise de système jouit d'un haut degré d'acceptation dans le domaine de l'infrastructure, car elle facilite les développements standardisés et accroît l'interopérabilité des systèmes. Diverses prises de position demandent de préciser les réglementations et de donner des compétences supplémentaires à la CACF (désormais RailCom), afin d'éviter des discriminations. Les instruments de pilotage prévus (entre autres des comités de gestion) pour la maîtrise de système dans l'infrastructure sont bien acceptés en principe, quoiqu'une majorité des réglementations proposées soient considérées comme insuffisamment précises et les rôles et compétences comme trop confus. La maîtrise de système étendue au transport de voyageurs ou à d'autres domaines (par ex. tarifs, ticketing) suscite des avis divergents. Les milieux qui y sont favorables en espèrent davantage de convivialité et d'efficience ; certains proposent d'autoriser la maîtrise de système dans le transport de marchandises. Du côté des opposants, les critiques portent sur le peu de maturité des propositions dans le cadre d'OBI et sur le faible degré de précision des coûts subséquents. Dans tous les cas, une compétence exclusive de la Confédération n'est pas défendable ; les commanditaires du transport régional et local devraient également être impliqués.

Droits de participation des entreprises de transport ferroviaire. L'instrument des droits de participation aux décisions d'investissement des gestionnaires d'infrastructure est en principe bien accueilli. De nombreuses instances consultées demandent toutefois de préciser les dispositions sur les droits de participation dans la loi. Beaucoup demandent également d'étendre les droits de participation aux commanditaires du transport régional et local et aux chargeurs du transport de marchandises, et ce tant pour les décisions d'investissement que pour l'établissement de l'horaire, voire à d'autres groupes et pour d'autres domaines. Pour d'autres milieux en revanche, les droits de participation – surtout en matière de voies de recours – vont trop loin. Ils aimeraient les remplacer par un droit d'information, surtout afin de ne pas retarder les investissements. La praticabilité des droits de participation suscite le plus de doutes en ce qui concerne les investissements à court et à moyen terme.

Extension des droits des passagers en transport ferroviaire et en transport international par autocar. Le Conseil fédéral propose d'élargir les droits des passagers en transport ferroviaire et de les amener à un niveau comparable à celui de l'UE. Une majorité rejette cette intention pour différentes raisons. Par exemple parce que les entreprises de transport ferroviaire se montrent aujourd'hui spontanément tolérantes en cas de retards. Les réglementations proposées sont trop peu claires, le projet OBI devrait se concentrer sur des questions de l'infrastructure. En tout cas, la loi devrait prévoir explicitement des exceptions pour le transport régional et local. D'autres toutefois souhaitent un renforcement de la position des voyageurs et aimeraient introduire des droits comparables pour les clients du transport de marchandises. L'égalité de traitement du transport ferroviaire international et du transport international par autocars grandes lignes recueille l'approbation générale. L'extension des droits des passagers dans ce domaine bénéficie donc d'un large soutien, quoique quelques instances estiment indéfendable de charger encore davantage ce secteur des transports.

Taxe de surveillance. Désormais, les entreprises de transport devront payer une partie des coûts occasionnés à l'OFT pour la surveillance de la sécurité. Cette taxe de surveillance ne suscite guère d'enthousiasme, car du point de vue des milieux qui la rejettent, il s'agit d'une tâche générale de l'État.



3 Évaluation des prises de position conformément au catalogue de questions

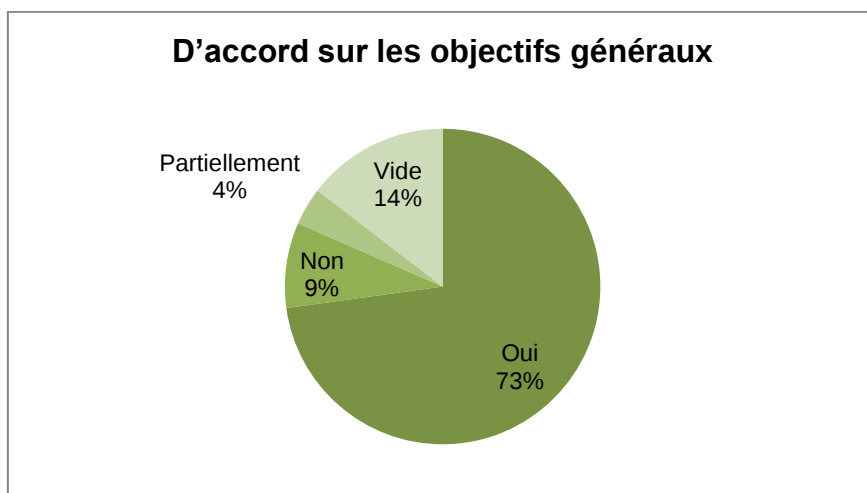
Les documents de mise en consultation contenaient un catalogue de 16 questions (cf. annexe 2) sur les objectifs et les mesures, portant notamment sur les objectifs du SAS, la maîtrise de système, les droits de participation des entreprises de transport ferroviaire, la CACF (désormais RailCom) et les droits des passagers. L'évaluation des prises de position reçues suit la structure du questionnaire¹.

3.1 Objectifs

Question 1: Approuvez-vous l'objectif général du projet visant à réduire les risques de discrimination ?

L'essentiel

88 réponses sur 103 abordent concrètement cette question. Une nette majorité (75 sur 88) apprécie en principe les objectifs généraux du projet. Le principal point contesté par les partisans est la question du choix entre un système intégré et la séparation de l'infrastructure et des transports. 4 réponses sur 88 sont partiellement d'accord sur les objectifs, 9 participants sur 88 rejettent les objectifs généraux en les jugeant trop peu ambitieux.



Les détails

¹ 80 destinataires de la consultation n'ont pas remis de prise de position ; d'autres n'ont pas répondu à toutes les questions. Les diagrammes se rapportent aux 103 réponses qu'elles contiennent ou non des réponses à la question.



75 participants ont répondu **OUI**, dont la CTP et 25 cantons (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 3 partis (PDC, PLR, PSS), 2 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM, UVS), 3 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS, USAM) ainsi que 41 autres organisations (dont BLS AG, Infra, FRC et ACSI, LITRA, CarPostal Suisse AG, plusieurs chemins de fer privés et compagnies de navigation, Pro Bahn Suisse, railCare AG, RAILplus AG, CACF, SVI, Sillon Suisse AG, ATE, UTP).

La CTP et la plupart des cantons déplorent l'absence d'une conception globale, dans laquelle le projet OBI mais aussi d'autres réformes puissent s'insérer (par ex. projet de réforme du transport régional de voyageurs et du transport de marchandises, taxation de la mobilité). Cependant ils cautionnent les objectifs généraux du projet, mais demandent, comme l'UVS, si l'élimination du potentiel de discrimination ne renchérit pas le système et ne réduira pas les capacités. RAILplus AG et plusieurs chemins de fer privés cautionnent en principe les innovations, mais veulent les limiter sur plusieurs points au réseau à voie normale, autrement dit en excepter le réseau à voie étroite. Certains participants apprécient explicitement que le Conseil fédéral tienne au chemin de fer intégré (BE, VD, PDC, PSS, GSRM, USS, bauenschweiz, Infra, CICDS, CarPostal Suisse AG, plusieurs chemins de fer privés, railCare AG, RAILplus AG, transfair, ATE, UTP). Au contraire, d'autres le regrettent et demandent davantage de marché et de concurrence en proposant soit un modèle de holding soit une séparation complète de l'infrastructure et des transports (PLR, economiesuisse, USAM, BLS AG). Le PDC est également favorable à plus de concurrence dans l'exploitation que ce n'est le cas aujourd'hui. La CACF déclare que le potentiel de discrimination est d'autant plus faible que la séparation de l'infrastructure et des transports est plus clairement mise en œuvre. SG relève que le problème des chemins de fer intégrés reste non résolu.

Quatre participants (Hupac Intermodal AG, CFF AG, SEV, Swissmem) sont **PARTIELLEMENT** d'accord sur les objectifs. CFF AG et SEV sont satisfaits que le Conseil fédéral tienne au chemin de fer intégré. CFF AG demande une vérification de principe de diverses dispositions, le SEV ne voit pas de besoin d'innovations fondamentales, mais souhaite des adaptations modérées. Hupac Intermodal AG en revanche souhaite un projet plus ambitieux et une séparation de l'infrastructure et de l'exploitation.

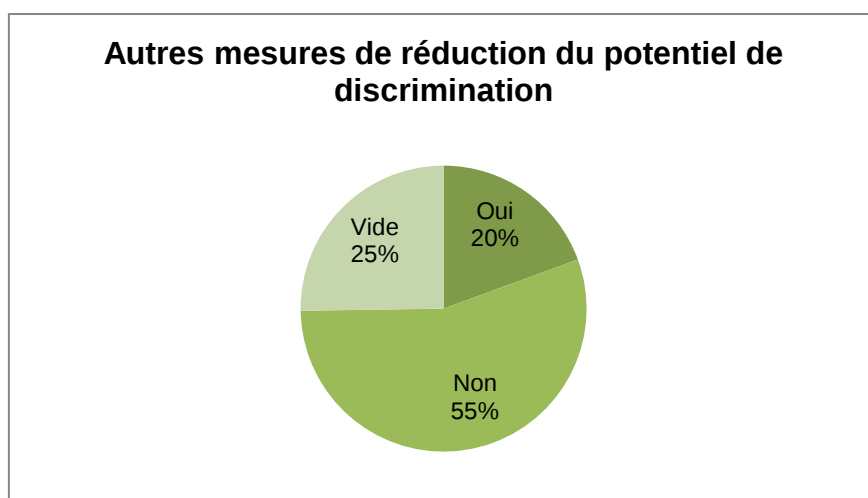
Neuf participants ont répondu **NON**, dont 2 partis (PBD, UDC) et 7 organisations. Le PBD souhaite une discussion élargie sur le Service Public en trafic ferroviaire ; d'ici là, il ne voit pas de mesures à prendre. Les huit autres réponses sont unanimes à rejeter le projet, en disant qu'il ne va pas assez loin et qu'il ne contient que des mesures cosmétiques. Les opposants souhaitent que l'on ne se contente pas de réduire les discriminations, mais qu'on les empêche. C'est pourquoi ils demandent beaucoup plus de libéralisation, de marché et de concurrence en transport de voyageurs et de marchandises, ainsi qu'une séparation de l'infrastructure et des transports. L'UDC et l'UP renvoient le projet au Conseil fédéral pour qu'il le remanie.



Question 2: Voyez-vous d'autres mesures qu'il faudrait mettre en œuvre afin de diminuer les risques de discrimination ?

L'essentiel

77 réponses sur 103 ont abordé concrètement cette question, dont 20 ont mentionné d'autres mesures propres à réduire le potentiel de discrimination. Les 57 autres ne voient pas d'autre mesure à prendre dans ce but.



Les détails

20 participants ont répondu **OUI**, dont 2 cantons (FR, SG), 2 partis (UDC, PLR), 2 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USAM) ainsi que 14 autres organisations. Du point de vue de FR, le potentiel de discrimination pourrait tout aussi bien baisser dans le système actuel si l'on intégrait davantage d'instances dans Sillon Suisse AG. SG estime intact le risque de discriminations, vis-à-vis des cantons commanditaires du transport régional de voyageurs et des chargeurs du transport de marchandises. Une série de réponses soulignent qu'une structure de holding ou la séparation entre infrastructure et exploitation parviendrait efficacement à éviter les discriminations (PLR, BLS AG, Hupac Intermodal AG, COMCO). Plusieurs prises de position demandent que la libéralisation du transport de voyageurs et de marchandises aille plus loin et souhaitent notamment aussi la maîtrise de système en transport de marchandises (UDC, economiesuisse, ASTAG, UPSA, Cargo Forum Suisse, UP, FRS, VAP, VSMR). L'USAM juge problématique le double rôle de la Confédération, à la fois propriétaire (CFF AG, actionnaire de BLS AG) et régulateur, et demande que les services de planification et de réglementation soient indépendants des chemins de fer. La CACF se prononce pour une législation ferroviaire en principe eurocompatible, notamment dans le domaine de l'attribution des sillons et de l'organe de surveillance (CACF ou RailCom). Plusieurs participants jugent problématique l'établissement de l'horaire soit délégué du SAS aux CFF et préféreraient un poste indépendant (BLS AG, SOB, COMCO, ATE); l'ATE n'aurait rien contre une compétence de l'OFT en la matière.



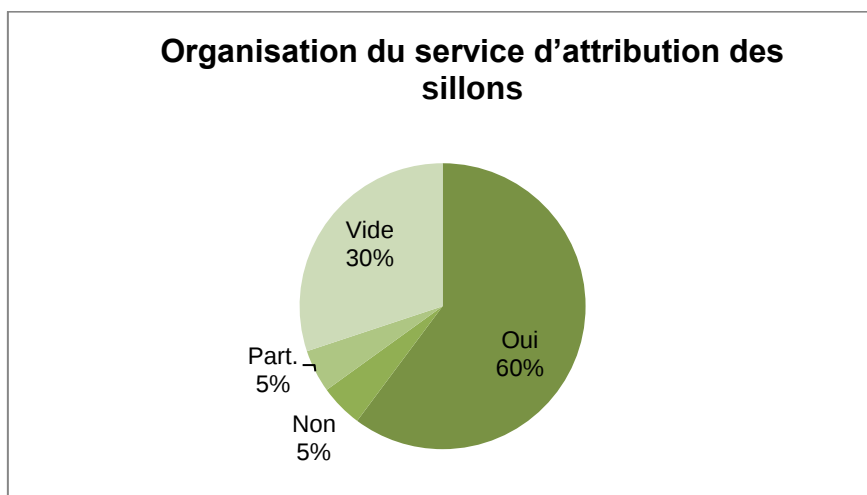
57 participants ont répondu **NON (pas d'autres mesures)**, dont la CTP et 21 cantons (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 2 partis (PDC, PSS), 2 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM, UVS), 1 association faîtière de l'économie (USS) ainsi que 30 autres organisations (dont bauensschweiz, CICDS, CarPostal Suisse AG, un grand nombre de chemins de fer privés et d'entreprises de navigation, CFF AG, SVI, UTP).

3.2 Questions sur le service d'attribution des sillons (SAS)

Question 3: Approuvez-vous le projet visant à renforcer et à établir le service d'attribution des sillons en tant qu'institution fédérale ?

L'essentiel

72 réponses sur 103 ont pris matériellement position sur cette question. Une nette majorité (62 sur 72) est en principe d'accord sur l'orientation générale des propositions relatives au SAS, quoique de nombreuses remarques nuancent cet assentiment en le restreignant et en le précisant. 5 prises de position sur 72 déclarent être seulement partiellement d'accord, 5 autres rejettent les propositions du Conseil fédéral sur le SAS.



Les détails

62 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP et 22 cantons (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 3 partis (PDC, PLR, PSS), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM), 2 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS) ainsi que 33 autres organisations (dont ASTAG, UPSA, bauensschweiz, Cargo Forum, LITRA, UTP, CICDS, plusieurs chemins de fer privés, Sillon Suisse AG, ATE, COMCO). De nombreuses prises de position contiennent toutefois, malgré un accord de principe, des objections et des précisions.



La réduction visée du potentiel de discrimination suscite un très large assentiment. De même, la compétence du service d'attribution des sillons pour le réseau à voie normale est généralement bien accueillie, mais elle ne l'est pas pour le réseau à voie étroite. Une forte majorité des instances consultées est d'accord sur l'établissement du SAS comme organe de la Confédération, et se prononce pour une organisation aussi légère et efficace que possible. La CTP et presque tous les cantons estiment que le SAS doit être compétent pour l'adjudication non discriminatoire des sillons et désormais aussi pour l'encaissement. En revanche, du point de vue de ces cantons, la planification des sillons et l'établissement des horaires de réseau ne devraient pas être du ressort du SAS, mais rester chez les gestionnaires d'infrastructure. D'autres instances consultées préconisent aussi cette orientation générale tout en souhaitant étendre encore les compétences de l'autorité de surveillance (GE, RailCom, SVI). Plusieurs plaident pour que l'indépendance du SAS par rapport aux gestionnaires d'infrastructure et aux entreprises de transport soit encore renforcée et, à certaines conditions, inscrite dans la loi, afin de réduire le potentiel de discrimination (GL, economiesuisse, USS, bauenschweiz, Cargo Forum Suisse, UP, VAP). D'autres en revanche font observer qu'il pourrait être difficile de placer suffisamment de compétence professionnelle dans un Conseil d'administration du SAS entièrement indépendant (BE, CarPostal Suisse AG, UTP). Le PSS demande une représentation équitable des régions linguistiques. Diverses prises de position demandent explicitement que le SAS établisse l'horaire ; elles s'opposent au modèle dans lequel le SAS peut confier aux gestionnaires d'infrastructure l'établissement de l'horaire (PLR, UPSA, ASTAG, BLS AG, Cargo Forum Suisse). La CACF (désormais RailCom) émet également des réserves. Si le modèle est mis en œuvre, il faudrait à son avis que RailCom surveille les tâches confiées à des tiers par le SAS et puisse intervenir. Quelques instances consultées sont d'avis qu'une séparation complète de l'infrastructure et de l'exploitation ou la constitution d'une société de réseau suisse serait le moyen le plus efficace d'empêcher les discriminations, et que l'on pourrait ainsi renoncer à un SAS (ASTAG, UPSA, UP, VSMR).

5 prises de position sont **PARTIELLEMENT** d'accord sur les propositions concernant le SAS, dont 1 association faîtière de l'économie (USAM), une association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (UVS) et 3 autres organisations (RailPlus AG, RhB et Turbo AG). L'UVS est défavorable à une extension des compétences du SAS, Turbo AG souhaite les limiter exclusivement aux situations de conflit. L'obligation de publier les plans d'investissement des gestionnaires d'infrastructure va trop loin pour le RhB.

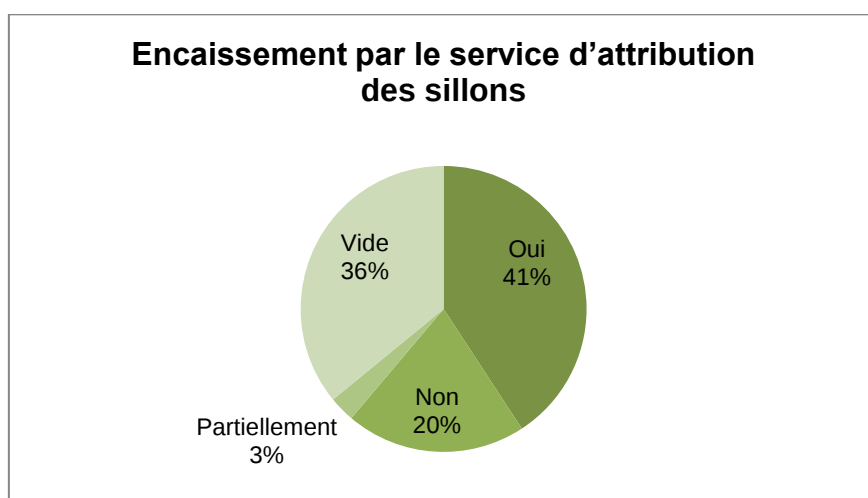
5 prises de position contenaient un **NON**. Il s'agit d'un canton (FR), d'un parti (PBD) et de 3 autres organisations (Appenzeller Bahnen AB, Hupac Intermodal AG, CFF AG). Du point de vue de FR et de CFF AG le fonctionnement du SAS actuel est irréprochable. Un troisième service étatique, qui s'occuperait de l'adjudication des sillons parallèlement à l'OFT et à la CACF (désormais RailCom), n'est pas nécessaire selon CFF AG ; de plus, la nouvelle réglementation proposée est trop imprécise, et la distribution des rôles trop confuse. Le PBD, s'oppose à la nationalisation de l'actuel Sillon Suisse AG par la création de RailCom, quoique Hupac Intermodal AG donne la préférence à une société de réseau suisse ; les propositions sur le SAS sont toutefois un progrès par rapport à la situation actuelle.



Question 4: Êtes-vous d'accord sur l'idée de transférer l'encaissement de la redevance d'utilisation des sillons sur le service d'attribution des sillons ?

L'essentiel

66 réponses sur 103 ont trait en substance à cette question. Une majorité (42 sur 66) est d'accord pour que le SAS assure l'encaissement de l'indemnité du sillon. Mais cela ne doit pas entraîner de surcroît de dépenses. 3 instances consultées sont partiellement d'accord, 21 participants rejettent la proposition du Conseil fédéral, car ils n'y voient pas de plus-value.



Les détails

42 participants ont répondu **OUI**, dont la CTP et 21 cantons (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, GE, JU), 2 partis (PDC, PSS), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM), 1 association faîtière de l'économie (USAM) ainsi que 16 autres organisations (entre autres CACF et COMCO). Un grand nombre d'entre eux subordonnent leur consentement à la condition que les dépenses n'augmentent en général ni pour les cantons ni pour les commanditaires. Plusieurs cantons demandent que le SAS reprenne pour accomplir cette tâche les ressources actuelles des gestionnaires d'infrastructure. Quelques réponses relèvent que le transfert de l'encaissement au SAS correspond aux directives de l'UE et accroît le degré d'acceptation du SAS chez les prestataires de transports européens (bauenschweiz, usic). SG déclare que l'encaissement est une tâche des autorités ; la CICDS et railCare AG soulignent aussi que l'encaissement fait clairement partie des tâches du SAS, organe de la Confédération, même si l'encaissement actuel par les gestionnaires d'infrastructure fonctionne bien.

3 prises de position se déclarent **PARTIELLEMENT** d'accord sur la nouvelle réglementation : 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (UVS), 1 association faîtière de l'économie (economiesuisse) et 1 autre organisation (SOB). Elles rejettent tout surcoût entraîné par la nouvelle organisation.



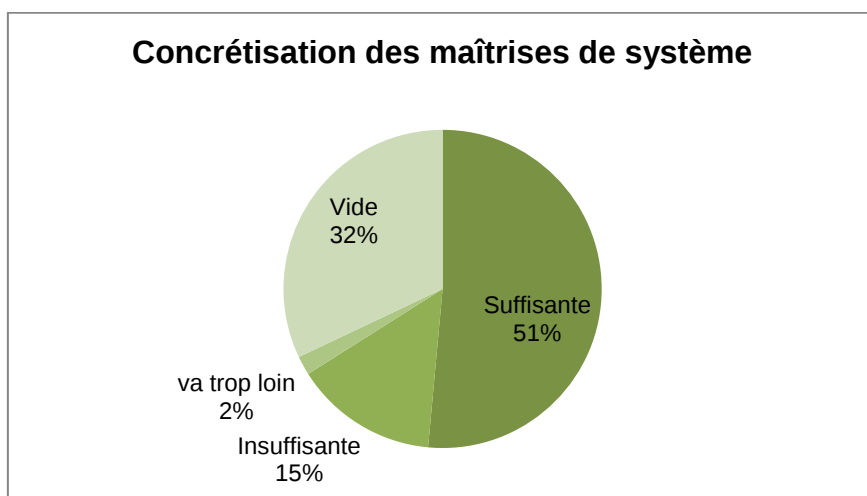
21 prises de position contenaient un **NON**, dont 2 cantons (FR, VD), 1 parti (PLR) ainsi que 18 autres organisations (dont BLS AG, Cargo Forum Suisse, Hupac Intermodal AG, plusieurs chemins de fer privés, CFF AG, Sillon Suisse AG, UTP). Les auteurs des prises de position négatives estiment que la nouvelle forme d'encaissement est plus compliquée et plus laborieuse et qu'elle n'apporte aucune plus-value. Quelques-uns déclarent que le SAS ne dispose pas des données nécessaires à l'encaissement au moment de l'attribution des sillons (Cargo Forum Suisse, VAP, VSMR).

3.3 Questions sur la maîtrise du système

Question 5: Estimez-vous que la concrétisation proposée des maîtrises de systèmes afin d'augmenter la transparence est suffisante ou va trop loin ?

L'essentiel

70 participants sur 103 ont donné leur avis sur cette question. Une forte majorité considère que les propositions de concrétisation de la maîtrise de système sont suffisantes ou les approuvent (53 sur 70). 17 participants rejettent les propositions : 15 les jugent insuffisantes et 2 trouvent qu'elles vont trop loin.



Les détails

53 participants répondent **OUI (suffisante)** : la CTP et 22 cantons (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 4 partis (PDC, PLR, PSS, PBD), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM), 3 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS, USAM) ainsi que 22 autres organisations (dont LITRA, CarPostal Suisse AG, plusieurs chemins de fer privés, SBV, SEV, CACF, transfair, VBZ, UTP).

La maîtrise de système dans le domaine de l'infrastructure est très bien accueillie. Mais de nombreux participants subordonnent explicitement leur accord à la condition que ce changement débouche sur



davantage d'efficacité et de transparence (CTP, cantons qui sont d'accord, GSRM, USAM, Infra, LI-TRA, Pro Bahn Suisse, SBV, VSG). La CTP et la plupart des cantons font valoir que pour chaque maîtrise de système, il faut examiner si une solution sectorielle ou un mandat des pouvoirs publics est plus efficace. Divers cantons (BE, BS, BL, AG, SG, TI, GE) déclarent que la maîtrise de système dans l'infrastructure ne doit pas conduire à des situations de quasi-monopole. Le PSS et BLS AG relèvent l'importance de réglementations précises et complètes dans chaque contrat.

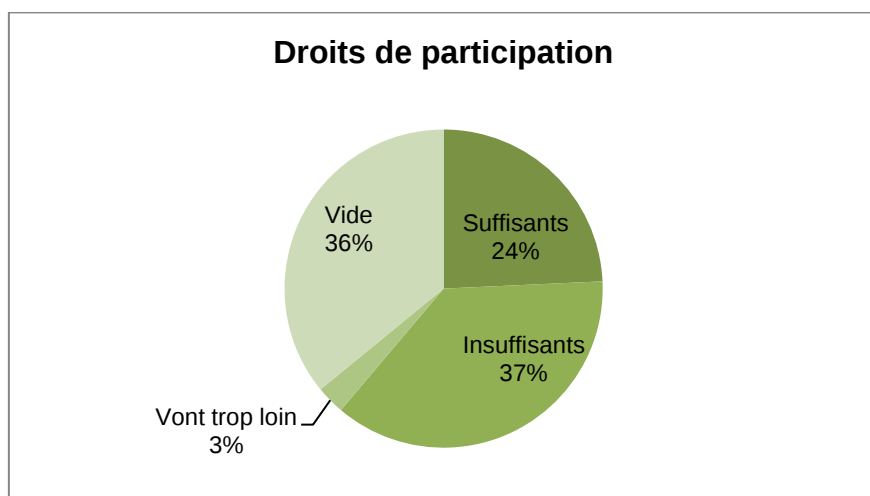
17 prises de position contiennent un **NON (insuffisante, va trop loin)**. 15 jugent les propositions **insuffisantes**, dont 1 canton (FR) et 14 organisations (bauenschweiz, ASTAG, UPSA, Cargo Forum Suisse, UP, Hupac Intermodal AG, CICDS, railCare AG, SVI, tpg, usic, VAP, ATE).

Plusieurs instances consultées demandent que RailCom soit investi de la compétence de vérifier les contrats *ex ante*, avant leur signature (ASTAG, UPSA, Cargo Forum Suisse, UP, Hupac Intermodal AG). D'autres demandent des réglementations juridiques plus précises, notamment en matière de conditions à remplir pour assurer une maîtrise de système (CICDS, Hupac Intermodal AG, railCare AG, ATE). 2 prises de position négatives sur 17 estiment que les propositions du Conseil fédéral vont **trop loin** (UVS, CFF AG). CFF AG rejette notamment une obligation de publier les contrats.

Question 6: Considérez-vous que les droits de participation prévus (réglementation par contrat, Management Board, autorités de recours) pour toutes les parties concernées sont suffisants ou vont trop loin ?

L'essentiel

66 avis sur 103 ont pris matériellement position sur cette question. Une minorité (25 sur 66) juge suffisants les droits de participation proposés dans le cadre de l'adjudication de maîtrises de système. Une majorité (41 sur 66) est d'un autre avis : 38 sur 66 trouvent les propositions insuffisantes, 3 qu'elles vont trop loin.





Les détails

25 participants ont répondu **OUI (suffisants)**, dont 4 cantons (BE, VS, VD, GE), 4 partis (PBD, PDC, PLR, PSS), 1 association faîtière de l'économie (USS) et 16 autres organisations (dont BLS AG, CarPostal Suisse AG, plusieurs chemins de fer privés, RAILplus AG, CFF AG, ATE, UTP). BE, VS et GE soulignent l'importance d'un droit de participation des cantons et des commanditaires. D'autres instances consultées demandent que la branche des TP soit représentée adéquatement dans les comités de gestion (PSS, CarPostal Suisse AG, RAILplus AG, UTP). CFF AG cautionne aussi la constitution de comités de gestion pour la maîtrise de système, mais souhaite que le nombre de participants reste gérable.

41 avis sont négatifs (**insuffisants, vont trop loin**), dont 38 trouvent les propositions **insuffisantes** : la CTP, 19 cantons (LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, JU), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (UVS), 1 association faîtière de l'économie (economiesuisse) ainsi que 16 autres organisations (dont ASTAG, UPSA, Cargo Forum Suisse, UP, Hupac Intermodal AG, CICDS, CACF, Sillon Suisse AG, VAP).

La CTP, les cantons et l'UVS demandent d'étendre le droit de participation aux cantons ou aux commanditaires du transport régional et local, car ils cofinancent l'infrastructure (via le FIF) et les transports. Plusieurs demandent des réglementations légales précises afin de définir exactement les tâches et les rôles de tous les participants – sans oublier notamment ceux de l'OFT et de l'autorité de recours – (economiesuisse, ASTAG, UPSA, Cargo Forum Suisse, UP, Hupac Intermodal AG, CICDS, railCare AG, CACF, Sillon Suisse AG). Plusieurs prises de position demandent que l'OFT règle exactement dans les contrats de maîtrise de système les principaux points, notamment le montant de l'indemnité (ASTAG, UPSA, Cargo Forum Suisse, VAP, VSMR).

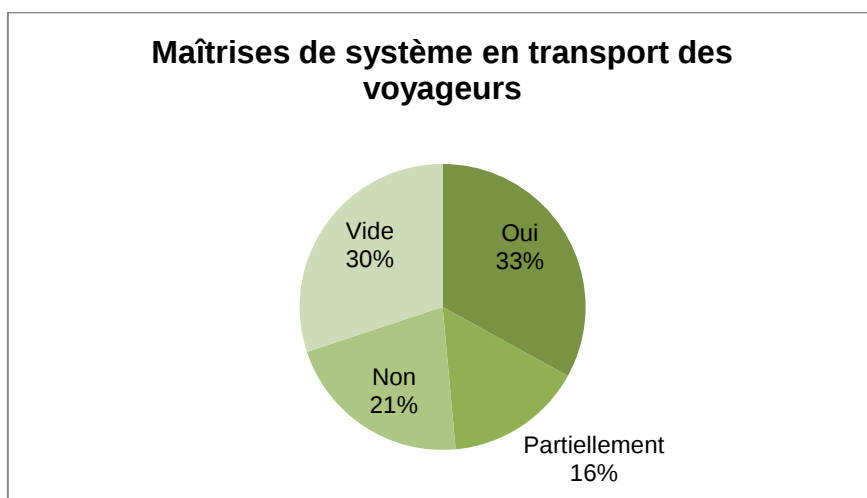
Sur les 41 réponses négatives, 3 trouvent que les propositions **vont trop loin** (USAM, bauenschweiz, Infra). L'USAM craint un surcroît de dépenses massif dû aux droits de participation. bauenschweiz et Infra trouvent trop lourde la compétence répartie entre l'OFT et l'autorité de recours et demandent en général une simple obligation d'informer au lieu de droits de participation.



Question 7: Quelle est votre position sur l'introduction de maîtrises de systèmes dans le domaine « Transport » ?

L'essentiel

72 réponses sur 103 se sont prononcées sur cette question. Près de la moitié (34 sur 72) sont favorables à la maîtrise de système étendue au transport de voyageurs, afin d'accroître l'efficacité et l'interopérabilité. 16 sur 72 sont partiellement d'accord et relèvent le plus souvent des imprécisions. 22 avis sur 72 sont négatifs; pour beaucoup, les propositions ne sont pas mûries.



Les détails

34 participants ont répondu **OUI (positif)**, dont 3 cantons (LU, VD, TI), 2 partis (PBD, PLR), 3 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS, USAM) et 26 autres organisations (dont UPSA, ASTAG, Cargo Forum Suisse, UP, CICDS, LITRA, la plupart des chemins de fer privés, VAP, UTP).

Les trois cantons favorables tiennent la maîtrise de système en transport de voyageurs pour judicieuse, mais souhaitent une implication des cantons commanditaires. Diverses réponses (PLR, USAM, Cargo Forum Suisse, LITRA, CITP, CarPostal Suisse AG) espèrent que la maîtrise de système en transport de voyageurs ou des technologies renforceront la concurrence et accroîtront l'efficacité. Plusieurs prises de position aimeraient étendre le concept de maîtrise de système au transport de marchandises (PLR, economiesuisse, Cargo Forum Suisse, UP, VAP, VSMR), d'autres souhaitent laisser d'abord la branche l'organiser et veulent la confier tout au plus à titre subsidiaire à la Confédération (bauenschweiz, Pro Bahn, Turbo AG, UTP). L'UTP refuse une adjudication de maîtrise de système à des tiers en dehors de la branche, alors que la CICDS, railCare AG et Appenzeller Bahnen AB apprécieraient cette solution.

16 participants sont **PARTIELLEMENT** d'accord, dont 6 cantons (BE, UR, FR, BS, BL, AR), 2 partis (PDC, PSS), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM) et 7 autres organisations (DB/EBV, CACF, SVI ainsi que 3 entreprises de navigation : RMS AG, USAM AG, URh). Les entreprises de navigation trouvent judicieuse une uniformisation de la diffusion et des



tarifs, mais rejettent l'adjudication de la maîtrise de système à des tiers en dehors de la branche. Pour le GSRM, il ne saurait être question d'un mandat de maîtrise de système que s'il en résulte une nette augmentation de l'efficacité et de la transparence. La CACF souhaite que l'on approfondisse l'étude de la maîtrise de système en transport de voyageurs et de marchandises.

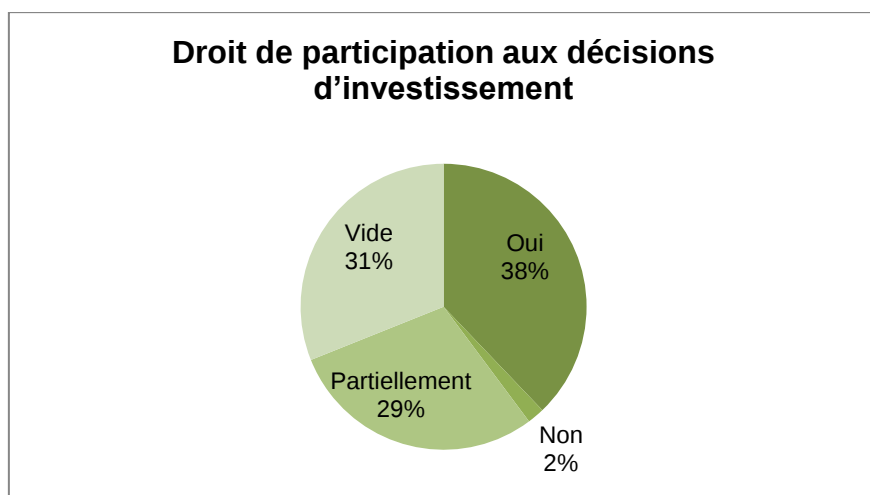
22 prises de position sont négatives, dont la CTP et 16 cantons (ZH, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, SH, AI, SG, GR, AG, TG, VS, GE, JU), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (UVS) et 4 autres organisations (Gotthard-Komitee, CFF AG, SOB, VBZ). Les cantons défavorables à l'idée, les organisations cantonales et l'UVS trouvent que les propositions ne sont pas suffisamment mûries pour une décision ; aucun droit de regard des cantons ou des commanditaires n'est prévu et les suites financières ne sont pas claires. L'organisation de maîtrises de système en transport de voyageurs doit donc être précisée avec les cantons ou les commanditaires. CFF AG et VBZ se prononcent contre une réglementation précipitée de cette question dans un projet législatif portant sur l'infrastructure. CFF AG ne voit pas non plus pourquoi le principe de la subsidiarité devrait être abandonné.

3.4 Questions sur les droits de participation

Question 8: A votre avis, est-il judicieux de donner aux entreprises de transport ferroviaire bénéficiant de l'accès au réseau un droit à l'information et un droit de participation lors des décisions d'investissement des gestionnaires d'infrastructure ?

L'essentiel

71 participants sur 103 se sont prononcés en substance sur cette question. 39 ont répondu par l'affirmative, quoique nombre d'entre eux souhaitent des précisions ou des compléments. 30 sont partiellement d'accord, la plupart préférant de simples droits d'être informés à des droits de participation. 2 avis refusent les droits de participation proposés.





Les détails

39 participants ont répondu **OUI**, dont 3 cantons (FR, SG, VD), 4 partis (PBD, PDC, PLR, PSS), 2 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM, UVS), 3 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS, USAM) ainsi que 27 autres organisations (dont ASTAG, UPSA, BLS AG, Cargo Forum Suisse, plusieurs chemins de fer privés, SEV, CACF, Sillon Suisse AG, UTP).

SG et VD ainsi que l'UVS demandent d'inscrire aussi une participation des cantons ou des commanditaires dans la loi. Le PLR donnerait la préférence à une structure de *holding* et considère donc les propositions comme une solution minimale. Le PDC approuve l'extension des droits de participation, mais ne la juge pas réaliste en cas de décisions d'investissement prises à court terme. Divers avis demandent une extension des droits de participation au transport de marchandises et notamment aux exploitants de voies de raccordement (dont USAM, ASTAG, UPSA, Cargo Forum Suisse, VAP, VSMR). La CACF demande d'inscrire les principes de substance et de procédure des droits de participation au niveau de la loi. L'UTP et CarPostal Suisse AG apprécient les droits de participation, mais en excluent explicitement le droit de co-décider.

30 participants se déclarent **PARTIELLEMENT** d'accord, dont la CTP, 20 cantons (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, GR, AG, TG, TI, VS, GE, JU) ainsi que 9 autres organisations (dont LITRA, CFF AG, SBV, SOB, tpg).

La CTP, les cantons (à l'exception de BE) et la SSE aimeraient renoncer aux droits de participation et n'inscrire dans la loi qu'une obligation d'informer faite aux gestionnaires d'infrastructure. Si les droits de participation sont inscrits dans la loi, il faut aussi – et c'est également ce que préconise BE – les accorder aux cantons ou aux commanditaires. Toutefois, de nombreux cantons et la CTP déconseillent un droit de participation défendable auprès d'une autorité de recours. LITRA souhaite limiter ce droit à une obligation d'informer, au moins pour les projets à court et à moyen terme. CFF AG trouve également que les droits de participation ne sont pas judicieux pour les projets à court et à moyen terme et aimerait les limiter à des droits d'être informé sur divers points. Quant aux chemins de fer à voie étroite, il n'est pas nécessaire, du point de vue de RAILplus SA, d'introduire des instruments supplémentaires.

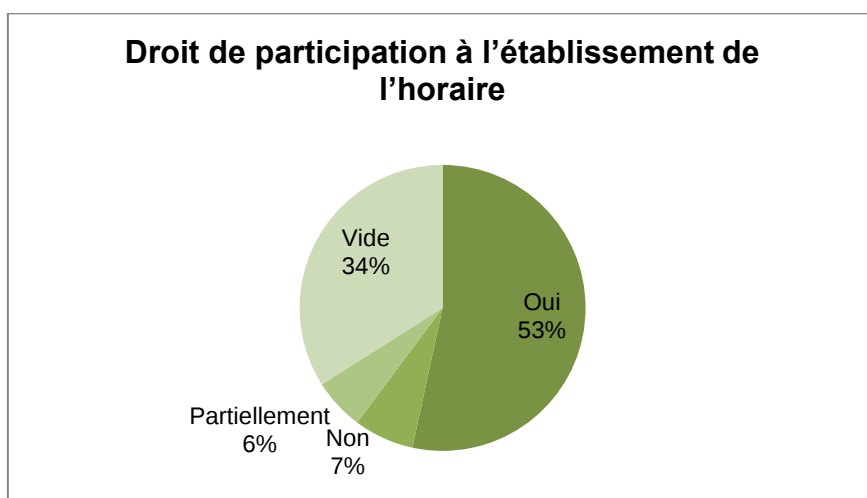
2 participants ont répondu **NON** (Infra, MGB). Infra veut obligatoirement restreindre les droits de participation à des droits d'être informé. Le MGB estime superflu les droits de participation ainsi que l'obligation de publier les plans d'infrastructure chez les chemins de fer à voie étroite.



Question 9: A votre avis, est-il judicieux de donner aux entreprises de transport ferroviaire bénéficiant de l'accès au réseau un droit à l'information et un droit de participation lors de l'établissement des horaires ?

L'essentiel

68 réponses sur 103 ont pris position en substance sur cette question. La grande majorité (55 sur 68) approuve les droits de participation à l'établissement de l'horaire; mais sous réserve que la procédure n'en soit pas prolongée. 6 participants sur 68 sont partiellement d'accord, 7 rejettent les propositions.



Les détails

55 participants répondent **OUI**, dont la CTP et 21 cantons (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 3 partis (PBD, PLR, PSS), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM), 3 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS, USAM) ainsi que 26 autres organisations (dont ASTAG, UPSA, BLS AG, Cargo Forum Suisse, UP, plusieurs chemins de fer privés, CACF, SEV, Sillon Suisse AG, UTP).

La CTP et la plupart des cantons favorables approuvent les droits de participation à l'établissement de l'horaire à la condition que cela n'entraîne pas de déplacement des priorités de l'attribution des sillons ni de prolongation de la procédure. Plusieurs cantons relèvent qu'il devrait aussi être possible – surtout en transport de marchandises – de ne consulter que des entreprises de transport ferroviaire ou des associations sélectionnées. Plusieurs réponses font valoir que les droits de participation devraient aussi être accordés aux exploitants de voies de raccordement (cf. question 8). Du point de vue de Hupac Intermodal SA, la protection de la répartition des capacités sur le transport de voyageurs et de marchandises, prévue à l'origine, devrait aussi faire l'objet de la participation. Sillon Suisse AG est favorable aux droits de participation, mais trouve la formulation de la procédure d'établissement de l'horaire partiellement contradictoire.

6 participants sont **PARTIELLEMENT** d'accord, dont 1 canton (GL), 1 parti (PDC) et 4 autres organisations (SBV, RAILplus AG, CFF AG, usic). CFF AG, SSE et usic souhaitent un droit d'être informé au



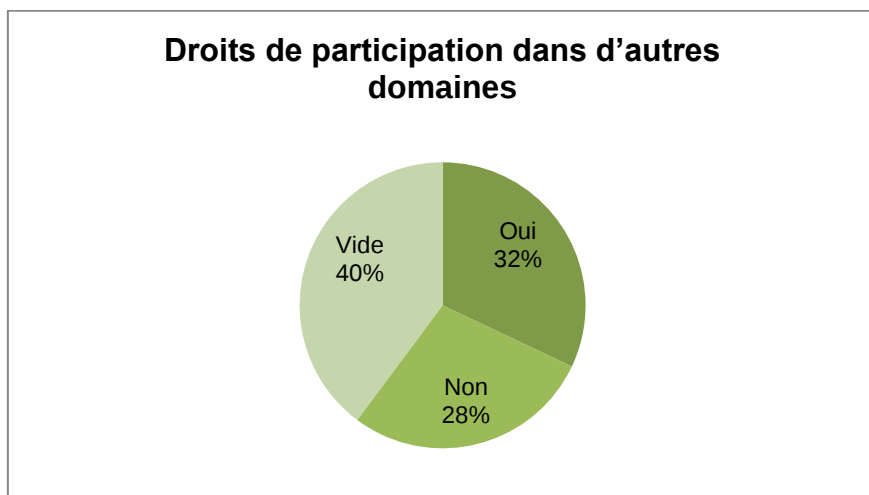
lieu de droits de participation. RAILplus estime superflue une participation en ce qui concerne le réseau à voie étroite ; elle est en revanche importante pour le développement à long terme de l'horaire dans l'optique de la transition avec le réseau à voie normale.

7 participants répondent par la négative, dont 1 canton (FR) et 6 organisations (DB/EBV, Infra, CICDS, MGB, railCare AG, tpg). FR et les tpg veulent conserver le système actuel. La CICDS et railCare AG reconnaissent dans cet instrument de participation un potentiel de discrimination et le rejettent ; d'après eux, les règles d'établissement de l'horaire devraient être publiques et discutées par tous.

Question 10: Des droits de participation sont-ils nécessaires dans d'autres domaines ou faut-il d'autres instruments afin de renforcer la non discrimination dans le transport ferroviaire suisse ?

L'essentiel

62 participants sur 103 ont pris position en substance sur cette question. 33 sur 62 jugent nécessaires d'autres droits de participation et en proposent. 29 sur 62 ne voient pas de besoin d'autres droits de participation.



Les détails

33 prises de position contiennent un **OUI**, dont la CTP et 10 cantons (BE, OW, ZG, SO, SH, AI, SG, GR, TG, JU), 1 parti (PLR), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM), 2 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS) ainsi que 18 autres organisations (dont BLS AG, Cargo Forum Suisse, UP, Hupac Intermodal AG, CACF, VAP, ATE, UTP, VSMR).

Pour BE, l'infrastructure ne doit pas renchérir à cause des droits de participation ; JU souhaite une participation lors de l'élaboration de conventions de prestations, si les cantons cofinancent l'infrastructure. La CTP, la plupart des cantons et Thurbo AG souhaitent étendre les droits de participation à la



planification des intervalles de maintenance et des chantiers. CarPostal Suisse AG et UTP demandent des droits d'être informé et de participation pour les associations professionnelles, l'ATE demande une participation à un stade précoce de la planification pour les organisations qui représentent les intérêts des voyageurs. Les mêmes droits de participation pour les chargeurs et les exploitants de voies de raccordement : c'est ce que souhaite economiesuisse. BLS AG suggère une séparation organisationnelle et comptable de CFF Cargo dans le domaine monopolistique (TWCI) et concurrentiel (trains complets), afin d'éliminer le potentiel de discrimination. L'USS propose de clarifier les compétences de planification et de garantie de la qualité, la CACF et Hupac Intermodal AG demandent un grand nombre de précisions au niveau de la loi. L'UP souhaite étendre les droits de participation au domaine des immeubles, car ces derniers, s'ils rehaussent l'attrait du transport de voyageurs, peuvent faire obstacle aux emplacements du transport de marchandises. Du point de vue de VAP et de VSMR, les immeubles doivent être désolidarisés des chemins de fer intégrés. Cargo Forum Suisse, VAP et VSMR sont favorables à une extension générale essentielle et à une précision légale des droits de participation, car les chemins de fer intégrés excluent une grande partie des intervenants.

29 participants ont répondu **NON** ; ils ne voient pas de besoin de droits de participation supplémentaires. Il s'agit de 13 cantons (LU, UR, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, AG, VS, VD, GE, TI), 2 partis (PDC, PSS), 1 association faîtière de l'économie (USAM) et 13 autres organisations (dont CICDS, LITRA, plusieurs chemins de fer privés, Pro Bahn Suisse, CFF AG, COMCO). CFF AG estime toutefois nécessaire de clarifier les rôles de chacun des intervenants.

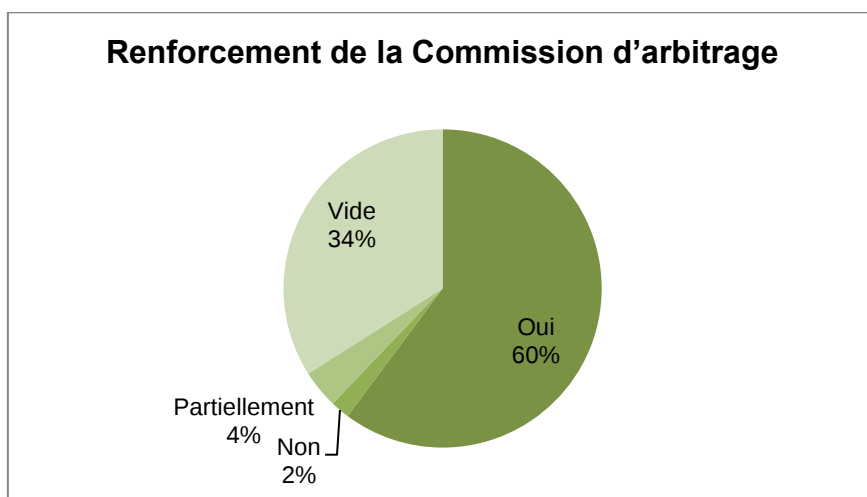


3.5 Questions sur la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer

Question 11: Estimez-vous qu'il est judicieux de renforcer la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer ?

L'essentiel

68 prises de position sur 103 ont traité cette question. La grande majorité (62 sur 68) trouve judicieuse l'idée de renforcer la CACF, quoiqu'un grand nombre émette des propositions d'adaptations. 4 instances sur 68 sont partiellement d'accord, 2 sur 68 rejettent l'orientation générale proposée.



Les détails

62 participants ont répondu **OUI**, dont la CTP et 21 cantons (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, GE, JU), 4 partis (PBD, PDC, PLR, PSS), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM), 3 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS, USAM) ainsi que 32 autres organisations (dont ASTAG, UPSA, bauschweiz, BLS AG, Cargo Forum Suisse, UP, LITRA, plusieurs chemins de fer privés, SEV, CACF, UTP).

La CTP et les cantons apprécient le renforcement de la CACF (désormais RailCom), mais jugent inutile de lui attribuer des tâches et compétences supplémentaires, de même que de lui transférer des tâches permanentes de surveillance ou de contrôles systématiques à RailCom. Plusieurs autres réponses mettent en garde contre des charges excessives (BE, UR, PDC, MGB, Pro Bahn Suisse) ou se prononcent pour une auto-régulation aussi complète que possible des divers intervenants (LITRA). Plusieurs participants (MGB, RAILplus AG, RhB) demandent que les coûts de RailCom soient pris en charge par la Confédération (sauf en cas de litiges). Quelques réponses aimeraient une réglementation plus précise et une clarification des rôles et des compétences des intervenants, soit entre l'OFT et RailCom (PLR), entre le préposé à la surveillance des prix, la COMCO et RailCom ainsi qu'entre la



Confédération en qualité de propriétaire des CFF et de régulateur (CICDS, railCare AG). Plusieurs avis proposent des compétences supplémentaires de RailCom pour la surveillance *ex ante*, par exemple de la maîtrise de système ou de la fixation des prix pour l'accès au réseau (ASTAG, UPSA, Cargo Forum Suisse, UP, VAP). Cargo Forum Suisse et VAP souhaitent une surveillance proactive d'une administration efficiente de l'infrastructure ferroviaire ou de la situation de concurrence sur les marchés de la circulation ferroviaire par RailCom. La CACF suppose également que RailCom devrait être investi d'autres compétences, notamment afin d'être compatible avec le droit européen. Le PDC et le GSRM demandent que la surveillance de la desserte de base soit ajoutée aux tâches de RailCom (de manière analogue à ComCom et PostCom). CarPostal Suisse et l'UTP demandent si, après le renforcement de RailCom, un service d'attribution des sillons indépendant ayant le statut d'organe de la Confédération serait encore nécessaire.

4 participants sont **PARTIELLEMENT** d'accord sur les propositions de renforcement de la Commission d'arbitrage, dont 1 canton (VD) et 3 organisations (AB, Hupac Intermodal AG, CFF AG). VD aimerait, vu le petit nombre de litiges de la CACF actuelle, ne pas créer de nouvelles charges administratives en renforçant la CACF. Pour AB, la densité normative au niveau de la loi va trop loin, alors que Hupac Intermodal AG aimerait donner davantage de compétences à RailCom, notamment une surveillance de la structure des coûts et des flux financiers au sein des consortiums ferroviaires. CFF AG demande de vérifier la cohérence des réglementations, d'éliminer les redondances et de clarifier les rôles.

2 participants ont répondu **NON**, dont 1 canton (FR) et 1 organisation (MBC). Ils souhaitent, vu le petit nombre de litiges que doit traiter la CACF, ne pas changer l'état actuel.

3.6 Questions sur les droits des passagers

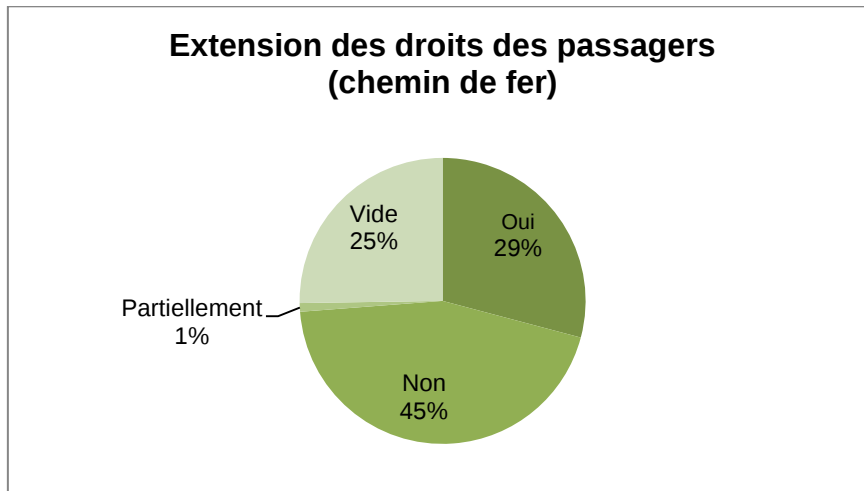
Question 12: Approuvez-vous l'extension des droits des passagers dans le transport ferroviaire ?

L'essentiel

77 réponses sur 103 ont répondu à cette question. Une minorité (30 sur 77) apprécie l'extension, des droits des passagers, mais souvent sous une forme restreinte. Un seul participant est partiellement



d'accord, alors que la majorité (46 sur 77) rejette l'extension des droits des passagers, ou bien demande les mêmes droits pour les clients du transport de marchandises.



Les détails

30 prises de position contiennent un **OUI**, dont 4 cantons (BE, UR, VD, GE), 4 partis (PBD, PDC, PLR, PSS), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM), 2 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS) ainsi que 19 autres organisations (dont CITP, SKS, FRC et ACSI, LITRA, plusieurs chemins de fer privés, Pro Bahn Suisse, FST, CACF, ATE, UTP).

Plusieurs participants apprécient explicitement l'extension des droits des passagers ou un renforcement de la position des voyageurs (PSS, GSRM, SKS, FRC et ACSI, Pro Bahn Suisse, ATE), certains accordent une grande importance à un rapprochement du niveau européen (VD, SKS, FRC et ACSI, Pro Bahn Suisse, tpg). SKS, tpg et ATE demandent des indemnités en cas de retards même en transport régional et local. BE et UR en revanche souhaitent des exceptions ou des précisions pour le transport régional et local, d'autres réponses favorables demandent une exception claire et générale pour le transport régional et local (BLS AG, economiesuisse, LITRA, UTP). PLR et economiesuisse réclament une égalité de traitement du transport de marchandises, la CACF suggère également d'examiner cette question. L'UTP préconise en revanche sur de nombreux points de ne pas étendre les droits des passagers autant que le Conseil fédéral le propose. La CACF apprécie la création d'un organisme chargé du contrôle de l'application, qui peut prononcer des sanctions, mais recommande de l'implanter au Bureau fédéral de la consommation (BFC) et non à l'OFT.

Le SEV est **PARTIELLEMENT** d'accord sur les propositions. Il fait observer que les droits des passagers actuels, basés sur la bonne volonté et la clarté, sont appréciés des voyageurs et du personnel. De nouvelles solutions ne doivent pas alourdir le travail du personnel.

46 participants ont répondu **NON**, dont la CTP et 21 cantons (ZH, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, JU), 1 association faîtière des communes, des villes et



des régions de montagne (UVS), 1 association faîtière de l'économie (USAM) et 22 autres organisations (dont Cargo Forum Suisse, UP, plusieurs chemins de fer privés, RAILplus AG, CFF AG, transfair, VAP ainsi que diverses compagnies de navigation: BSG, CGN SA, SGH, USAM AG, SW AG, RMS AG, URh, FHM).

La CTP, les cantons défavorables et l'UVS demandent de désolidariser les droits des passagers du projet OBI, car il n'y a pas de rapport direct avec l'infrastructure. De leur point de vue, de nombreuses questions sont confuses. Et il existe par ailleurs une pratique des entreprises de transport qui fonctionne bien. La nécessité et l'agencement d'éventuels nouveaux droits des passagers doivent donc à leur avis être examinés en dehors d'OBI. D'autres prises de position plaident pour un perfectionnement du système actuel convivial et proposent de renoncer à une réglementation légale des droits des passagers ; en effet, cette dernière ferait augmenter les charges, mais n'accroîtrait guère l'attrait pour les voyageurs (AB, MGB, CarPostal Suisse AG, RAILplus AG, CFF AG). Si des droits des passagers devaient être pourtant inscrits dans la loi, il faudrait prévoir diverses restrictions et exceptions pour le transport régional et local (MGB, CarPostal Suisse AG, CFF AG, VBZ). Les entreprises de navigation souhaitent une exception pour leur secteur et s'opposent à ce que toutes les entreprises de transport soient obligées d'avoir un service des réclamations et que l'OFT soit l'organisme chargé du contrôle de l'application et habilité à prononcer des sanctions. Diverses prises de position rejettent les nouveaux droits des passagers en transport de voyageurs, car le transport régional de voyageurs ne couvre pas ses coûts et parce que le transport de marchandises ne prévoit pas de droits comparables pour les chargeurs (USAM, Cargo Forum Suisse, UP, VAP, VSMR; Hupac Intermodal AG en ce qui concerne le transport de marchandises).

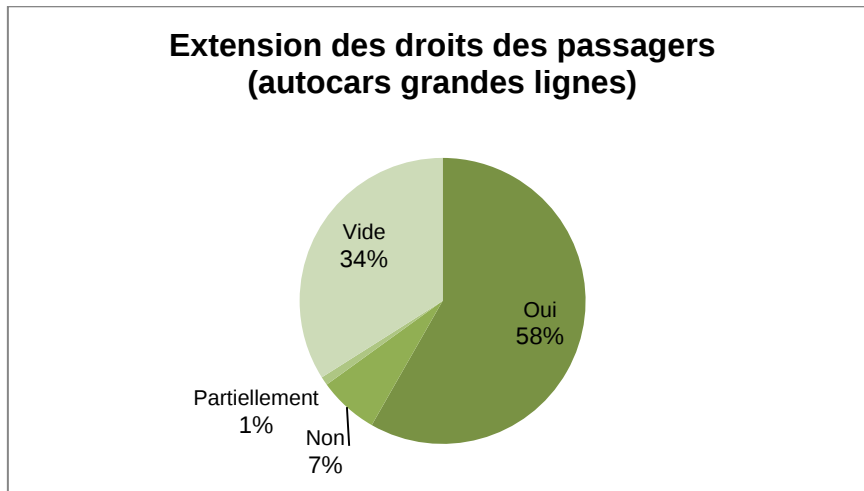
Question 13: Estimez-vous que l'extension simultanée des droits des passagers dans le transport international grandes lignes par bus est nécessaire et judicieuse ?

L'essentiel

68 participants sur 103 ont traité concrètement cette question. Une grande majorité (60 sur 68) est d'accord sur l'introduction simultanée de droits des passagers dans le transport international grandes



lignes par bus. Le critère décisif est surtout l'égalité de traitement avec le transport ferroviaire international. 1 participant est partiellement d'accord, 7 réponses sont négatives.



Les détails

60 participants ont répondu **OUI**, dont la CTP et 21 cantons (BE, UR, LU, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 4 partis (PBD, PDC, PLR, PSS), 2 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM, UVS), 1 association faîtière de l'économie (USS) ainsi que 31 autres organisations (dont Cargo Forum, UP, SKS, FRC et ACSI, plusieurs chemins de fer privés, CarPostal Suisse AG, CFF AG, SVI, FST, VAP, UTP, COMCO).

Le principe d'égalité de traitement entre le transport international par autocars grandes lignes et le chemin de fer en matière de droits des passagers est l'argument décisif de presque toutes les positions favorables. Quelques prises de position, qui rejettent une extension des droits des passagers ferroviaires, les accueillent favorablement pour les autocars grandes lignes internationaux, car les voyageurs y couvrent leurs coûts (UP, Cargo Forum Suisse, VAP, VSMR). La CTP, la plupart des cantons et l'UVS suggèrent – comme pour les droits des passagers ferroviaires – de désolidariser la question du projet OBI et d'examiner avec soin les détails.

Economiesuisse est **PARTIELLEMENT** d'accord. Du point de vue de l'association le trafic grandes lignes international par bus doit se positionner en concurrence par rapport au trafic ferroviaire international ; une différence d'offre en matière de droits des passagers pourrait en être un élément.

7 participants répondent **NON**, dont deux cantons (ZG, SG) et 5 organisations (USAM, ASTAG, UPSA, FRS, Hupac Intermodal AG). Du point de vue de l'USAM, les droits des passagers ne doivent pas être adaptés en transport international pour la seule raison que les normes UE imposent désormais davantage de droits des passagers en trafic ferroviaire. Pour l'ASTAG, l'UPSA et la FRS, beaucoup trop de paramètres sont indéfinis en ce qui concerne les droits des passagers pour le transport international par autocar ; ils refusent toute nouvelle charge administrative sur ce mode de transport.

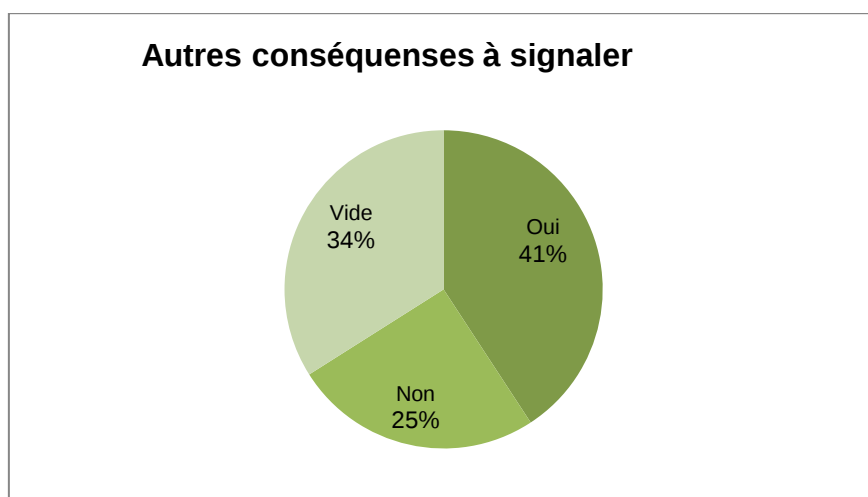


3.7 Autres questions

Question 14: Outre les effets (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale etc.) mentionnés dans le projet mis en consultation, voyez-vous d'autres effets qu'il faudrait mentionner ?

L'essentiel

68 réponses sur 103 ont matériellement trait à cette question. 42 ont signalé d'autres conséquences du projet, la plupart concernant les coûts et l'efficacité. 26 n'ont identifié aucune autre conséquence.



Les détails

42 participants ont répondu **OUI (autres conséquences)**, dont la CTP et 23 cantons (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (UVS), 2 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USAM) ainsi que 15 autres organisations (dont BLS AG, Cargo Forum Suisse, UP, SKS, FRC et ACSI, CFF AG, VAP, UTP).



La CTP, les cantons, l'UVS et d'autres milieux (CarPostal Suisse AG, CFF AG, UTP) regrettent que les coûts subséquents du projet ne soient pas transparents, et demandent que les coûts et leur répartition soient indiqués. Plusieurs réponses s'attendent à ce que le projet ne fasse ni baisser les coûts ni augmenter l'efficacité, voire à des surcoûts (economiesuisse, BLS AG, UP, VAP, VSMR). Si tel est le cas, l'USAM demande d'aller plus loin dans la libéralisation. Hupac Intermodal AG attend aussi d'un système ferroviaire d'avenir davantage de prestations pour moins de coûts. La FRC et l'ACSI souhaitent que les voyageurs ne soient pas punis par le projet en subissant une baisse du confort et une hausse des prix des titres de transport.

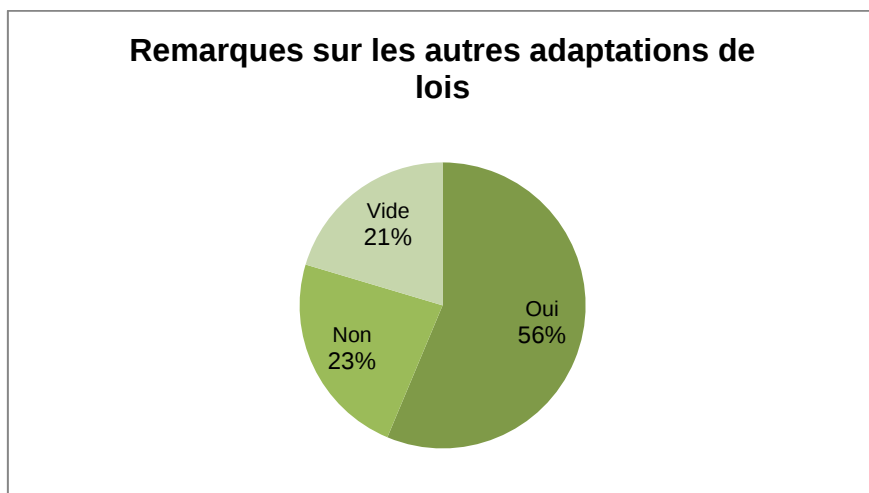
26 participants ont répondu **NON (pas d'autres conséquences)**, à savoir 2 cantons (BS, GL), 2 partis (PDC, PSS), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM) et 21 autres organisations (dont bauenschweiz, Infra, CICDS, LITRA, plusieurs chemins de fer privés, Sillon Suisse AG).

3.8 Autres remarques

Question 15: Avez-vous des remarques à formuler sur les autres thèmes du projet mis en consultation (modification d'autres lois) ?

L'essentiel

82 participants sur 103 ont abordé cette question. 58 ont formulé des remarques, principalement au sujet de la future taxe de surveillance qui a suscité beaucoup d'objections. 24 n'ont pas émis de remarques.





Les détails

58 participants ont répondu **OUI (remarques)**, dont la CTP et 21 cantons (ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, VS, GE, JU), 2 partis (PLR, PSS), 2 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM, UVS), 2 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS) ainsi que 30 autres organisations (dont Cargo Forum Suisse, UP, plusieurs chemins de fer privés et compagnies de navigation, RMS, CFF AG, CACF, STV, VAP, UTP).

La CTP et la plupart des cantons considèrent avec scepticisme la nouvelle taxe proposée que les entreprises de transport surveillées devraient payer à l'OFT (**taxe de surveillance**). D'autres rejettent catégoriquement cette taxe, car l'activité de surveillance est une tâche générale de l'État (dont FR, JU, PLR, UVS, Cargo Forum Suisse, economiesuisse, UP, divers chemins de fer privés et entreprises de transport à câbles, RMS, UTP).

Quelques participants (PSS, USS, SEV, transfair) rejettent la restriction du principe de transparence pour les informations sécuritaires (art. 14, al. 2, LCdF). Les avis sont partagés sur la proposition de traiter comme de l'infrastructure les investissements des installations de transport à câbles avec fonction de desserte – comme pour les chemins de fer à crémaillère – et de les faire cofinancer par la Confédération. UR, GL ainsi que GSRM et FST sont ouverts à cette idée, mais souhaitent des précisions ponctuelles. En revanche, FR et l'ATE critiquent ou rejettent la proposition. Plusieurs autres réponses proposent des précisions sur divers articles de loi.

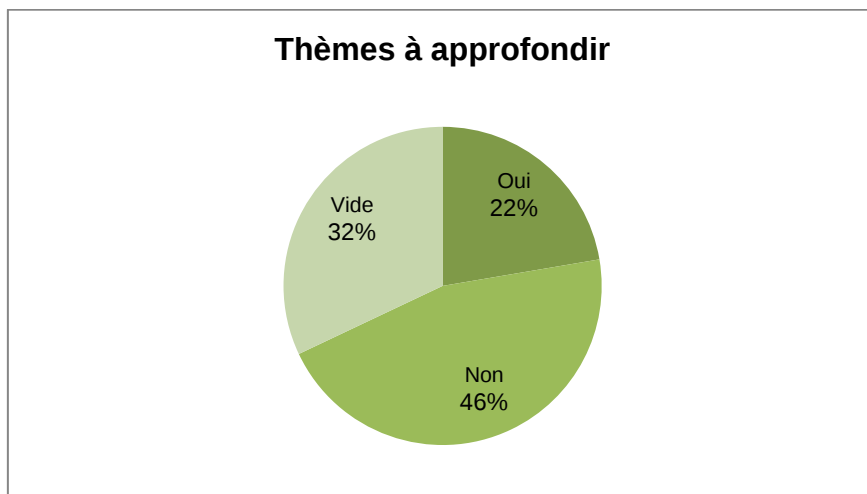
24 participants répondent **NON (pas de remarques)**, dont 3 cantons (SZ, VD, TI), 1 parti (PDC), 1 association faîtière de l'économie (USAM) ainsi que 19 autres organisations (dont bauenschweiz, AS-TAG, UPSA, plusieurs chemins de fer privés, Sillon Suisse AG, COMCO).



Question 16: Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en considération ?

L'essentiel

70 participants sur 103 ont traité cette question. 23 ont signalé des thèmes à traiter plus en profondeur, 47 n'en ont décelé aucun.



Les détails

23 participants, dont 5 cantons (GL, FR, BS, SG, VD), 2 partis (PBD, PLR), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (GSRM), 1 association faîtière de l'économie (economiesuisse) ainsi que 14 autres organisations (dont ASTAG, UPSA, BLS AG, Cargo Forum Suisse, UP, FRS, railCare AG, CFF AG, SVI, VAP, VSMR) ont répondu **OUI** et signalé des thèmes à approfondir.

Le PBD critique que le projet s'occupe de questions particulières sans traiter des questions de principe comme la définition du service public. Plusieurs participants ne sont pas satisfaits et réclament plus de marché et de concurrence, moins de coûts du système et, pour certains, une séparation de l'infrastructure et des transports par une société de réseau de la Confédération (economiesuisse, ASTAG, UPSA, Cargo Forum Suisse, UP, VAP, VSMR). BLS AG considère que le projet ne va pas assez loin et fait observer qu'il existe toujours des monopoles de système en dehors de l'infrastructure (trafic grandes lignes, gestion des immeubles proches des gares). Pour railCare AG, la densité normative est trop forte dans bien des domaines, la SVI trouve que le projet incite trop peu à l'innovation. Plusieurs participants réclament un assouplissement de l'interdiction de concurrence entre rail et route en service de ligne (PLR, ASTAG, UPSA, Cargo Forum Suisse, UP, VAP, VSMR). Le GSRM demande que la mise en œuvre du projet s'accompagne d'une surveillance et d'un respect de la desserte de base. BS demande de garder une vigilance sur les problèmes particuliers au niveau des interfaces avec l'infrastructure ferroviaire étrangère (notamment UE) et d'y aider les cantons concernés.

47 participants répondent **NON**. Pour eux, il n'y a pas de thèmes que le projet ait trop peu pris en considération. Il s'agit de la CTP et de 18 cantons, de 2 partis (PDC, PSS), d'une association faîtière de



l'économie (USAM) et de 25 autres organisations (dont bauenschweiz, divers chemins de fer privés et compagnies de navigation, Sillon Suisse AG, UTP, COMCO).



Annexe 1: Liste des prises de position reçues dans le cadre de la procédure de consultation

Abréviation	Expéditeur
1.	cantons / Cantons / Cantoni
ZH	Chancellerie d'Etat du Canton de Zurich
BE	Chancellerie d'Etat du Canton de Berne
LU	Chancellerie d'Etat du Canton de Lucerne
UR	Chancellerie d'Etat du Canton d'Uri
SZ	Chancellerie d'Etat du Canton de Schwyz
OW	Chancellerie d'Etat du Canton d'Obwald
NW	Chancellerie d'Etat du Canton de Nidwald
GL	Chancellerie du Canton de Glaris
ZG	Chancellerie d'Etat du Canton de Zoug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Chancellerie d'Etat du Canton de Soleure
BS	Chancellerie d'Etat du Canton de Bâle-Ville
BL	Chancellerie du Canton de Bâle-Campagne
SH	Chancellerie d'Etat du Canton de Schaffhouse
AR	Chancellerie du Canton d'Appenzell Rhodes extérieures
AI	Chancellerie du Canton d'Appenzell Rhodes intérieures
SG	Chancellerie d'Etat du Canton de St-Gall
GR	Chancellerie d'Etat du Canton des Grisons
AG	Chancellerie d'Etat du Canton d'Argovie
TG	Chancellerie d'Etat du Canton de Thurgovie
TI	Chancellerie d'Etat 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'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale
PBD	Bürgerlich Demokratische Partei / Parti Bourgeois-Démocratique Suisse / Partito borghese democratico Svizzero
PDC	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / Parti démocrate-chrétien suisse / Partito popolare democratico svizzero
PLR	Die Liberalen / Les Libéraux-Radicaux / I Liberali



PSS	Suisse Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti socialiste suisse / Partito socialista svizzero
UDC	Schweizerische Volkspartei / Union Démocratique du Centre / Unione Democratica di Centro
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte et Berggebiete / associations faîtières 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
ACS	Association des communes suisses
GSRM	Groupement suisse pour les régions de montagne
UVS	Union des villes suisses
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia
economiesuisse	Economiesuisse
USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund / Union syndicale suisse / Unione sindacale svizzera
USAM	Schweizerischer Gewerbeverband / Union suisse des arts et métiers / Unione svizzera delle arti e mestieri
5.	Organisationen / organisations / organizzazioni
ACSI	Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera italiana
AB	Appenzeller Bahnen
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
Bauenschweiz	Dachorganisation der schweizerischen Bauwirtschaft
BLS AG	BLS AG
BSG	Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft
	Cargo Forum Suisse
	Centre Patronal Paudex
CGN SA	Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman SA
DB / BEV	Deutsche Bahn / Bundeseisenbahnvermögen
Post CH AG	La Poste Suisse
PROSE	Prose AG
UP	Union Pétrolière
Infra	Infra Suisse
FRC	Fédération romande des consommatrices
fer	Fédération des Entreprises Romandes
	Comité du St-Gothard
Hupac	Hupac Intermodal AG
LITRA	Service d'information pour les transports publics
CICDS	Communauté d'intérêts commerce de détail Suisse
CITP	Communauté d'intérêts transports publics
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
Publica	Caisse de pensions de la Confédération



	CarPostal Suisse AG
Pro Bahn	Pro Bahn Suisse
	railCare AG
RAILplus AG	RAILplus AG Chemins de fer à voie métrique
Region Sarganser-land	Régions Sarganserland-Werdenberg, vallée du Rhin saint-galloise, communes de la Principauté du Liechtenstein
Thurbo AG	Regionalbahn Turbo AG
RhB	Chemin de fer rhétique
CACF	Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
SW AG	Schiffahrtsbetrieb Walensee
(SGV) AG	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees
SGH	Schiffahrtsgesellschaft Hallwilersee
bpa	Bureau suisse de prévention des accidents
RMS AG	Schweizerische Bodensee Schifffahrt
CFF AG	Chemins de fer fédéraux
URh	Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein AG
Suva	Société suisse d'assurance accidents
usic	Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils
SSE	Société Suisse des Entrepreneurs
SEV	Syndicat du personnel des transports
ASTAG	Association suisse des transports routiers
FRS	Fédération Routière Suisse (routesuisse)
FST	Fédération suisse du tourisme
RMS	Remontées mécaniques suisses
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz, SKS
SOB	Südostbahn
	Swissmem
	Transfair
MBC	Transports de la région Morges Bière Cossonay SA
tpg	transports publics genevois
	Sillon Suisse AG
VAP	Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés
HECH	Union des chemins de fer historiques de Suisse
UTP	Union des transports publics
VSMR	Association suisse de recyclage du fer, du métal et du papier
VSG	Association suisse des entrepreneurs de construction de voies ferrées
SVI	Association suisse des ingénieurs en transports
VBZ	Verkehrsbetriebe Zurich
ATE	Association Transports et Environnement



COMCO	Commission de la concurrence
FHM	Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG
ZSG	Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft



Annexe 2: Consultation sur le projet Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) – Catalogue de questions

Objectifs

1. Approuvez-vous l'objectif général du projet visant à réduire les risques de discrimination ?
2. Voyez-vous d'autres mesures qu'il faudrait mettre en œuvre afin de diminuer les risques de discrimination ?

Mesures

Service d'attribution des sillons

3. Approuvez-vous le projet visant à renforcer et à établir le service d'attribution des sillons en tant qu'institution fédérale ?
4. Êtes-vous d'accord sur l'idée de transférer l'encaissement de la redevance d'utilisation des sillons sur le service d'attribution des sillons ?

Maîtrise de systèmes

5. Estimez-vous que la concrétisation proposée des maîtrises de systèmes afin d'augmenter la transparence est suffisante ou va trop loin ?
6. Considérez-vous que les droits de participation prévus (réglementation par contrat, Management Board, autorités de recours) pour toutes les parties concernées sont suffisants ou vont trop loin ?
7. Quelle est votre position sur l'introduction de maîtrises de systèmes dans le domaine « Transport » ?

Droits de participation

8. A votre avis, est-il judicieux de donner aux entreprises de transport ferroviaire bénéficiant de l'accès au réseau un droit à l'information et un droit de participation lors des décisions d'investissement des gestionnaires d'infrastructure ?
9. A votre avis, est-il judicieux de donner aux entreprises de transport ferroviaire bénéficiant de l'accès au réseau un droit à l'information et un droit de participation lors de l'établissement des horaires ?
10. Des droits de participation sont-ils nécessaires dans d'autres domaines ou faut-il d'autres instruments afin de renforcer la non discrimination dans le transport ferroviaire suisse ?



Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer

11. Estimez-vous qu'il est judicieux de renforcer la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer ?

Droits des passagers

12. Approuvez-vous l'extension des droits des passagers dans le transport ferroviaire ?
13. Estimez-vous que l'extension simultanée des droits des passagers dans le transport international grandes lignes par bus est nécessaire et judicieuse ?

Divers

Conséquences :

14. Outre les effets (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale etc.) mentionnés dans le projet mis en consultation, voyez-vous d'autres effets qu'il faudrait mentionner ?

Remarques

15. Avez-vous des remarques à formuler sur les autres thèmes du projet mis en consultation (modification d'autres lois) ?
16. Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en considération ?