

## **Consultation sur l'Ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire**

Madame la conseillère fédérale,

Votre demande de prise de position du 2 juillet 2019 concernant l'objet susmentionné nous est bien parvenue et nous vous en remercions.

Vous trouverez en annexe le détail de la prise de position du gouvernement de la République et Canton de Neuchâtel. Cette dernière peut se synthétiser comme suit :

### **1. Création d'un service d'attribution des sillons indépendant et création d'une commission d'arbitrage aux compétences renforcée (RailCom)**

Nous soutenons la création d'un établissement de droit public indépendant pour l'attribution des sillons ferroviaires. Nous soutenons également le renforcement de l'actuelle commission d'arbitrage. Il est cependant important que ces nouvelles entités gardent une taille proportionnée et conservent, autant que possible, les synergies existantes avec les différentes parties prenantes au transport ferroviaire.

### **2. Participation des cantons à la planification des investissements**

Dans la mesure où ils contribuent au fonds FIF et qu'ils sont impactés en tant que commanditaires, les cantons doivent être reconnus comme groupe d'ayants-droit concernés et participer ainsi à la planification des investissements sur le réseau ferroviaire.

### **3. Droits des passagers**

Nous saluons une meilleure prise en compte des droits des passagers dans l'Ordonnance sur le transport de voyageurs. Les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements méritent néanmoins encore d'être précisées. Il est en effet, peu judicieux que la branche fixe elle-même le processus et les montants du dédommagement. Une solution pragmatique selon le niveau de disponibilité du réseau d'offre de transport public doit être envisagée.

### **4. Transferts d'aéroport en bus**

Il est préconisé d'examiner au cas par cas les demandes de transferts d'aéroport en bus. Ces transferts ne peuvent pas être considérés à priori comme complémentaires à l'offre en transports publics. Il convient en conséquence de supprimer l'article 11 OTV. Il n'y a pas lieu de faire une exception pour ce type de transfert en bus.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 23 octobre 2019

Au nom du Conseil d'État :

*Le président,*  
A. RIBAUX

*La chancelière,*  
S. DESPLAND



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

### Prise de position du canton de Neuchâtel

#### 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 ?**

Le canton salue la création d'un établissement indépendant de droit public pour reprendre, dans une large mesure, les tâches assumées actuellement par Sillon Suisse SA appartenant aux CFF, BLS, SOB et l'UTP.

Néanmoins, étant donné que l'établissement sera indépendant des entreprises ferroviaires, il est demandé à la Confédération de veiller à créer une nouvelle structure proportionnée aux tâches qui lui seront confiées et bénéficiant au maximum des synergies existantes avec les gestionnaires d'infrastructure (GI). Il ne faudrait en effet pas que la création de l'établissement engendre une augmentation artificielle des coûts du transport.

2. **Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?**

Non.

#### Maîtrises de systèmes

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

Le canton soutient la possibilité que l'OFT confie des mandats de maîtrise de système dans le domaine de l'infrastructure à un gestionnaire de système. Cette possibilité permettra en effet d'améliorer la qualité des systèmes tout en économisant des moyens financiers.

Néanmoins, dans un souci d'économie de moyens, il est recommandé à l'OFT de veiller à ne pas multiplier les mandataires travaillant au développement ou au perfectionnement d'un même système technique (pas de multiplication de mandats).

4. **Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?**

Le canton souhaite que les modalités d'attribution des mandats de maîtrise de système (art.37 LCdF) soient précisées dans une ordonnance fédérale, en particulier des précisions au sujet des entreprises et des groupes d'ayants-droit qui seront consultés.



Référence du dossier : BAV-200//232

## **Droits de participation**

### **5. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de droits de participation vous paraît suffisante ?**

Qu'elles soient nationales ou internationales, les entreprises de transport ferroviaire (ETF) sont directement impactées par les décisions d'investissement des gestionnaires d'infrastructure (GI). Il est donc essentiel qu'elles bénéficient d'un droit à l'information, d'un droit à la participation à la planification des investissements ainsi que d'un droit de recours. Ceci est particulièrement vrai pour les ETF internationales. En effet, les ETF suisses sont dans la majorité des cas des entreprises intégrées. Leurs intérêts sont donc pris en compte par les GI elles-mêmes.

Les modifications apportées à l'ordonnance sont d'autant plus valables que l'argent investi par les GI provient de prélèvements au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Il convient donc que l'affectation de ces fonds publics soit réalisée objectivement et en pleine impartialité.

### **6. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?**

Dans la mesure où les cantons contribuent au fonds FIF et qu'en tant que commanditaires de prestations de transports ils sont directement impactés par les choix des GI, les cantons doivent également bénéficier d'un droit à l'information, d'un droit à la participation à la planification des investissements des GI ainsi que d'un droit de recours.

## **Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (nouveau RailCom)**

### **7. Êtes-vous d'accord avec les adaptations d'ordonnances relatives à RailCom ?**

Le canton n'a pas de remarque concernant les adaptations d'ordonnances relatives à la future RailCom. Il constate néanmoins que, d'une autorité de régulation, la commission d'arbitrage deviendra également une autorité de recours.

### **8. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?**

Pour éviter que la RailCom soit submergée par le nombre de recours des ETF, il est proposé d'étudier l'opportunité d'une analyse préalable des recours par l'OFT.

## **Droits des passagers**

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

Le canton salue une meilleure protection des passagers, notamment par l'inscription dans l'ordonnance d'un droit à l'information ainsi que du remboursement du prix de transport en cas d'annulation ou de retard. Pour le détail, il se réfère aux réponses données ci-après.



Référence du dossier : BAV-200//232

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

Le canton n'a pas de remarques concernant les modifications apportées à l'ordonnance en matière de transport par bus transfrontalier (art.61b OTV). Les nouvelles dispositions pour les droits des passagers lui conviennent.

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

Le principe d'une indemnisation pour les voyageurs au bénéfice d'un abonnement est à saluer. En revanche, il est peu judicieux que ce soit les ETF elles-mêmes qui fixent le processus et le montant du dédommagement (art.61, al.2 OTV). Ces deux éléments devraient être fixés dans l'ordonnance et non laissés au libre arbitre des ETF. Le voyageur ne devrait pas avoir à demander activement l'indemnisation. Afin de faciliter la mise en œuvre de cette indemnisation, l'indemnité devrait être calculée sous forme d'une réduction sur le prix d'achat de l'abonnement de la période suivante. Cette réduction serait calculée annuellement en fonction de la disponibilité effective du réseau d'offre en transport public pendant la période écoulée.

**12. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?**

Les conditions d'indemnisation proposées en transport ferroviaire international (art.61, al.1 OTV) sont correctes et conformes à la pratique européenne. En revanche, ces mêmes conditions d'indemnisation proposées en trafic national pourraient être plus exigeantes. En effet, dans le système suisse avec un horaire cadencé, un retard de 60 minutes équivaut de fait à une suppression de train. Le canton propose donc que la limite pour une indemnisation soit abaissée, par exemple à 30 minutes.

**Autres remarques :**

**13. Avez-vous des remarques par rapport aux autres thèmes du projet ?**

Le postulat sur la complémentarité de l'offre fait dans l'OTV concernant les transferts en bus depuis les aéroports (art.11 OTV) n'est pas opportun. Les pouvoirs publics s'efforcent de raccorder systématiquement les sites aéroportuaires au réseau de transport public afin d'encourager un report modal du transport individuel aux transports en commun. Aussi, il n'est pas envisageable de considérer ces transferts en bus comme automatiquement complémentaires à l'offre en transport public. En dehors des heures d'exploitation des transports publics ces transferts en bus peuvent être complémentaires.

**14. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?**

Le canton préconise d'examiner au cas par cas les demandes de transferts d'aéroport en bus et de supprimer l'article 11 OTV. Il n'y a pas besoin de faire d'exception pour ce type de transfert.