



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Document PDF et Word à :
konsultationen@bav.amin.ch

Fribourg, le 14 octobre 2019

Ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire : procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Vous nous avez fait parvenir, pour consultation, un dossier sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire. Il fait suite à la loi sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire adoptée par le Chambres fédérales le 28 septembre 2018. La présente consultation porte sur deux ordonnances, à savoir :

- > la nouvelle ordonnance sur le service d'attribution des sillons
- > l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire qui modifie les actes législatifs suivants :
 - > ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration,
 - > ordonnance sur les émoluments de l'OFT,
 - > ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire,
 - > ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire,
 - > ordonnance sur les Chemins de fer fédéraux,
 - > ordonnance sur le transport de marchandises,
 - > ordonnance sur les installations à câbles,
 - > ordonnance sur le transport de voyageurs,
 - > ordonnance sur les horaires.

La nouvelle loi sur le service d'attribution des sillons fixe les compétences et les tâches du Service d'attribution des sillons (SAS). Cet établissement fédéral indépendant remplacera l'entreprise Sillon Suisse SA (actuellement en mains des entreprises ferroviaires CFF, BLS, SOB ainsi que de l'Union des transports publics).

Les modifications aux actes législatifs énumérés ci-dessus portent notamment sur :

- > Les maîtrises de système (tâches supérieures d'exploitation ou de développement de l'infrastructure) ;
- > RailCom (anciennement Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer CACF) et ses émoluments ;
- > Les droits des passagers : adaptation aux normes européennes de la réglementation (ordonnance sur le transport de voyageurs) sur le transport international par bus en matière de droits des passagers (besoins pratiques des voyageurs en cas d'accident, droit à l'information, droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite, poursuite du voyage, remboursement du prix de transport, assistance en cas d'annulation ou de départ retardé).

Voici les réponses du gouvernement fribourgeois au catalogue de questions joint à la consultation :

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 ?

Nous réitérons les remarques que nous avons faites lors de la consultation de 2015 à savoir que selon nous « le système actuel fonctionne de façon efficiente et des dysfonctionnements n'ont pas été démontrés. La motivation principale de la création d'une institution fédérale est l'application de directives de l'UE. Cette création ne nous paraît pas impérative. »

Ce nouveau système risque d'occasionner des tâches administratives et des coûts supplémentaires qui seront répercutés sur les indemnités versées par les commanditaires, notamment les cantons.

2. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?

Nous demandons donc que des mesures soient prises afin de limiter les coûts engendrés par cette nouvelle institution fédérale.

Maîtrises de systèmes

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

Il nous paraît difficile de juger si la concrétisation proposée en matière de maîtrise de système est suffisante. Il manque un rapport détaillé mettant en parallèle les articles des lois modifiés par la loi sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire adoptée en 2018 et les articles modifiés par la présente ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, exposant et expliquant de façon claire cette concrétisation.

Nous saluons l'article 33, al. 1 bis b de l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire qui stipule que l'OFT peut conclure des conventions de mise en œuvre de manière autonome lorsque le coût de réalisation ne dépasse pas 20 millions de francs, mais nous proposons de porter ce montant à 50 millions.

Par rapport à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire, nous soutenons le fait que le gestionnaire d'infrastructure doit soumettre la restriction aux requérants et la publier plusieurs mois avant (art. 11b). Une première publication 24 mois avant nous paraît toutefois peu réaliste. La deuxième, 12 mois avant, peut également poser problème dans certains cas et un assouplissement de ce laps de temps devrait être, dans certains cas, possible.

Nous soutenons et saluons l'ajout à l'art. 11b al 2 de « le gestionnaire d'infrastructure détermine, après consultation des entreprises de transport ferroviaire et des commanditaires du transport concessionnaire de voyageurs..., les transports de remplacement et les déviations ». La pratique actuelle montre d'importantes lacunes et dysfonctionnements en matière d'informations des commanditaires de la part de certaines entreprises de transport ainsi que de concertation sur le système de substitution envisagé.

4. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?
Comme mentionné à la question 3, il nous est difficile de juger de cette concrétisation étant donné l'absence d'un rapport détaillé et de mise en perspective.

Droits de participation

5. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de droits de participation vous paraît suffisante ?
Oui cela nous paraît suffisant.
6. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?
Non.

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 ?
*Nous craignons également que la création de la RailCom entraîne une augmentation des tâches administratives et des coûts.
En ce qui concerne les émoluments de cette commission, la fourchette supérieure (250 francs) nous paraît excessive. Il convient d'appliquer la fourchette inférieure (100 francs).*
8. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?
Non

Droits des passagers

9. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le trafic soumis à concession ?
*Nous réitérons les remarques faites lors de la consultation de 2015 : l'extension des droits des passagers risquent d'entraîner de nombreuses procédures judiciaires et de nombreux recours. Les coûts supplémentaires risquent d'être élevés et de se répercuter sur les commanditaires de l'offre, notamment les cantons.
En ce qui concerne les informations avant le départ, qui sont nombreuses, il conviendrait de préciser qu'elles sont fournies aux voyageurs par les outils électroniques de communication.*
10. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le transport par bus transfrontalier soumis à autorisation ?
Oui avec la réserve faite à la réponse au point 9 (premier paragraphe).
11. Estimez-vous judicieux que la branche fixe les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements ?
Oui, toutefois il nous semble que le législateur devrait fixer quelques règles concernant cette indemnisation et ne pas simplement laisser aux entreprises de transport le soin de fixer leurs conditions.

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

Non, si ce n'est la mention « par les outils électroniques de communication » à l'article 55b al 1.

Autres remarques :

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

- > *Ordonnance sur le transport des marchandises, art 6a Octroi d'un accès non discriminatoire aux prestations de transports de marchandises il nous paraît important de donner la priorité au transport de voyageurs notamment aux heures de pointe.*
- > *Ordonnance sur le transport de voyageur, art 61a, 2 : il est mentionné « en cas de retard de 6 minutes ou plus » ; il s'agit vraisemblablement de 60 minutes.*
- > *D'une manière générale cette consultation traite de trop d'objets à la fois, souvent éloignés les uns des autres : RailCom, SAS, droit des passagers, infrastructure, sillons, transport de marchandises, installations à câble, etc. Ce n'est pas la première fois que l'OFT procède de cette façon. Il nous paraît plus judicieux, plus efficace et plus démocratique de mettre ces objets en consultation de façon séparée et non pas en vrac dans un seul paquet. Par ailleurs le rapport explicatif ne permet pas de se faire une bonne idée des modifications apportées, de leur portée, ni de pouvoir juger si la concrétisation de la loi sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire est bonne et efficace.*
- > *Nous tenons par ailleurs à souligner également que l'OFT doit avoir et garder un rôle de régulateur et ne doit pas aller au-delà de ce rôle.*

13. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?

Non

Nous vous remercions de nous avoir consulté et vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :



Jean-Pierre Siggen
Président



Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat

Copie

—
Cantons de Berne, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais, Vaud, CTSO