

Vers un système ferroviaire plus transparent et convivial

Berne, 16.11.2016 - Le Conseil fédéral entend renforcer le système ferroviaire suisse. À cet effet, il a envoyé aujourd'hui le message relatif à l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) au Parlement. OBI contribue à l'amélioration à long terme du système actuel en créant davantage de transparence, en favorisant un accès non discriminatoire et en augmentant l'efficacité. Le projet vise également à étendre les droits des passagers.

Actuellement, la plupart des entreprises de chemin de fer suisses sont organisées en chemins de fer intégrés, c'est-à-dire qu'elles gèrent aussi bien l'infrastructure ferroviaire que le transport des personnes et des marchandises. L'infrastructure est certes distincte du secteur des transports d'un point de vue comptable et organisationnel, mais elle fait tout de même partie de la responsabilité générale des entreprises. Dans un contexte où de plus en plus d'entreprises utilisent des réseaux ferroviaires autres que le leur, cela recèle un certain risque de discrimination à l'accès.

Le Conseil fédéral s'appuie sur les travaux d'un groupe d'experts indépendant pour proposer des adaptations visant à améliorer le système ferroviaire et à mettre l'ensemble des entreprises de transport ferroviaire sur un pied d'égalité en termes d'accès à l'infrastructure. Il considère toutefois que le fait de dissocier les secteurs du transport et de l'infrastructure n'est pas nécessaire et qu'il serait préjudiciable au système de transports publics suisse, qui fonctionne bien par ailleurs.

Éviter les discriminations

Le projet prévoit les modifications suivantes :

- Le service d'attribution des sillons, actuellement géré par les trois principaux chemins de fer à voie normale (CFF, BLS et SOB) et par l'Union des transports publics (UTP), deviendra un établissement de la Confédération indépendant doté de compétences supplémentaires.
- C'est à lui qu'incombera dorénavant d'établir l'horaire des transports publics suisses et de mandater la division Infrastructure des CFF pour qu'elle élabore la base de l'horaire.


- Pour les maîtrises de système comme celles qu'ont aujourd'hui les CFF en matière de systèmes de contrôle de la marche des trains sur voies normales ou le Chemin de fer rhétique pour les dispositifs d'arrêt automatique sur voies métriques, une base légale univoque sera instaurée. À l'avenir, l'Office fédéral des transports (OFT) pourra conclure des conventions de maîtrise de système pour confier ces mandats. Ainsi, les droits et obligations des parties seront clarifiés et la transparence accrue.
- Le Conseil fédéral entend instaurer un droit de participation pour les entreprises de transport ferroviaire en matière de planification de l'horaire et des investissements par les gestionnaires d'infrastructure. Les exploitants d'infrastructures ferroviaires seront tenus de publier périodiquement leurs plans d'investissement et de consulter les entreprises de transport ferroviaire. L'idée de fusionner dans une même holding, par la force de la loi, les deux entreprises ferroviaires actives à l'échelle internationale (CFF et BLS), est en revanche écartée.
- La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) recevra, à l'instar du service d'attribution des sillons, de nouvelles compétences dans les domaines de la surveillance et du contrôle. Une nouvelle base légale lui permettra d'acquiescer les données nécessaires à la surveillance du marché. La CACF sera en outre l'autorité de recours pour les questions de maîtrise de système et de droit de participation. Elle sera par ailleurs rebaptisée « RailCom », sur le modèle d'autres instances de régulation.

Renforcement des droits des passagers


Le projet OBI comprend également des dispositions concernant les droits des passagers. Le Conseil fédéral entend renforcer les droits des passagers des transports publics et les rapprocher des réglementations applicables en Europe lorsque cela se justifie. Les voyageurs obtiendront davantage de droits en cas de retards. Une obligation d'indemnisation sera en outre instaurée, à certaines conditions, en cas de retard important. Les entreprises de transport seront obligées d'informer les voyageurs des retards et suppressions de liaisons, ainsi que de leurs droits. Le Conseil fédéral concrétisera ces modifications dans les ordonnances ad hoc.

Adresse pour l'envoi de questions

Office fédéral des transports, informations
+41 58 462 36 43
presse@bav.admin.ch

 [Fiche info \(PDF, 155 kB\)](#)

<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/46084.pdf>

 [Message \(PDF, 849 kB\)](#)

<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/46106.pdf>

 [Loi fédérale sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire \(PDF, 315 kB\)](#)

<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/46109.pdf>

 [Rapport sur les résultats de la consultation \(PDF, 581 kB\)](#)

<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/46112.pdf>

Auteur

Conseil fédéral

<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil.html>

<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil.html>

Secrétariat général DETEC

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home.html>

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home.html>

Office fédéral des transports

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home.html>

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home.html>

S'abonner aux communiqués

<https://www.admin.ch/gov/fr/start/dokumentation/medienmitteilungen/medienmitteilungen-abonnieren.login.html>

<https://www.uvek.admin.ch/content/uvek/fr/home/detec/medias/communiques-de-presse.msg-id-64523.html>