

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

Révision de la loi sur les chemins de fer (interopérabilité)

Rapport sur les résultats de la consultation

Berne, janvier 2005

Résumé

Avec le projet de révision de la loi sur les chemins de fer (interopérabilité), le Conseil fédéral propose de reprendre dans le droit suisse les directives de l'UE sur l'interopérabilité¹.

Avec ces directives, l'UE vise, par une réglementation technique standardisée, à encourager un trafic ferroviaire sûr et fluide aux diverses frontières nationales. D'autre part, il s'agit d'éliminer les entraves techniques au commerce pour le matériel ferroviaire.

70 réponses ont été reçues durant la consultation.

Elles ont toutes, sans exception, préconisé la reprise des directives dans le droit suisse. Dans ce contexte, l'importance de la compétitivité du rail est particulièrement soulignée. La majorité des cantons estime qu'il est nécessaire de mettre en œuvre les dispositions progressivement. Divers milieux consultés exigent que la Suisse participe aux travaux des groupes chargés d'élaborer les spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Quelques participants à la consultation sont d'avis que les autorités sont appelées, en premier lieu, à éviter le dumping social. Plusieurs réponses exigent que l'on tienne compte d'un rapport coûts-bénéfices approprié.

La proposition du Conseil fédéral de renoncer entièrement à la création d'un service étatique d'évaluation de la conformité a reçu un accueil mitigé. Alors que quelques milieux consultés se sont prononcés contre un service étatique (séparation des responsabilités), d'autres exigent la possibilité d'en créer un (synergies, capacités techniques). Un troisième groupe estime indispensable de garantir la possibilité d'instituer au moins un service d'évaluation de la conformité en Suisse. Quant à savoir s'il doit être étatique, cela n'a pas une importance fondamentale.

L'énumération des lignes ferroviaires soumises aux directives sur l'interopérabilité a donné lieu à une large gamme d'opinions et à de nombreuses exigences d'ordre régional. Certains milieux (notamment l'UTP, la CITRAP, la LITRA et les CFF) exigent que seuls quelques tronçons liés à des liaisons internationales soient définis et que le Conseil fédéral soit habilité à en déterminer d'autres progressivement en fonction de l'évolution nationale et internationale.

Le présent rapport peut aussi être consulté à l'adresse Internet www.bav.admin.ch → Info commerciales → consultations en cours.

¹ 96/48/EG; 2001/16/CE. Consultables sur <http://europa.eu.int/eur-lex/fr/index.html> ou www.bav.admin.ch (→ Info commerciales → textes juridiques) ou <http://www.admin.ch/alexandria/BAV.htm> (→ interopérabilité).
Distribution: Office fédéral des transports, Division Technique, tél. 031 323 14 52, fax 031 324 12 48.

Table des matières

1	Introduction	4
1.1	Mandat.....	4
1.2	Milieux consultés	4
1.3	Prise de position	4
2	Analyse	4
2.1	Attitude générale	4
2.2	Questions.....	5
2.3	Reprise des directives sur l'interopérabilité	5
2.4	Services d'évaluation de la conformité	8
2.5	Lignes ferroviaires.....	12
2.6	Divers	16

Annexe (page 19ss)

Vue d'ensemble des milieux consultés

Abréviations

STI Spécifications techniques d'interopérabilité
OFT Office fédéral des transports

1 Introduction

1.1 Mandat

Par sa décision du 30 juin 2004, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de procéder à une consultation sur le projet de révision de la loi sur les chemins de fer (interopérabilité).

Le projet de modification de l'ordonnance sur les chemins de fer a été joint au texte de la consultation, à titre d'information.

1.2 Milieux consultés

Par sa lettre du 16 juillet 2004, le Chef du DETEC a ouvert la procédure de consultation.

Tous les cantons, tous les partis représentés à l'Assemblée fédérale et les organisations techniques et économiques intéressées ont été invités à se prononcer.

La procédure de consultation a duré jusqu'au 15 octobre 2004.

1.3 Prise de position

70 prises de position ont été reçues (pour les milieux consultés et leurs abréviations, voir l'annexe).

2 Analyse

2.1 Attitude générale

Le projet du Conseil fédéral sur la reprise des directives sur l'interopérabilité en droit suisse est soutenu sans exception. On estime juste sur le plan politique, technique et économique que ces directives soient reprises. On ne voit pas la raison pour laquelle des frontières nationales devraient engendrer des difficultés techniques et d'exploitation.

Etant donné la position géographique de la Suisse et ses objectifs de politique des transports, il est judicieux de supprimer les obstacles techniques et d'exploitation. Cela non seulement dans l'intérêt de toute la Suisse (transit des marchandises, raccordement au réseau UE à grande vitesse), mais aussi dans l'intérêt des diverses agglomérations transfrontalières.

L'interopérabilité est un garant du succès des objectifs suisses en matière de politique des transports. La reprise des directives sur l'interopérabilité ad hoc est aussi une condition importante pour la mise en œuvre de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes.

Pour des raisons de coûts, on met en garde contre le rôle de précurseur de la Suisse. Celle-ci doit vérifier que les Etats limitrophes collaborent de la même manière à la mise en place de l'interopérabilité.

2.2 Questions

Le texte mis en consultation comprenait les questions suivantes:

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet de révision (reprise des directives sur l'interopérabilité)? Analyse, voir chapitre 2.3
2. Etes-vous d'accord avec la proposition de renoncer entièrement à la possibilité de créer un service d'évaluation de la conformité dans le projet de loi (variante 1)? Analyse, voir chapitre 2.4
3. En cas de réponse négative, préféreriez-vous que la Confédération (selon la variante 2) conserve la *possibilité* de créer en cas de besoin un service d'évaluation de la conformité («organisme notifié»), mais n'y soit pas obligée ? Analyse, voir chapitre 2.4
4. Etes-vous d'accord avec l'énumération des lignes ferroviaires soumises aux directives sur l'interopérabilité? Analyse, voir chapitre 2.5

2.3 Reprise des directives sur l'interopérabilité

La question était la suivante: approuvez-vous les grandes lignes du projet de révision (reprise des directives sur l'interopérabilité)?

Les 70 organismes consultés ont tous approuvé la reprise des directives sur l'interopérabilité dans le droit suisse.

La mise en œuvre progressive est considérée comme importante, afin que la structure de l'interopérabilité soit aussi supportable sur le plan économique. Une telle procédure est aussi dans l'intérêt des diverses entreprises. (CTP, ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, ZG, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, AG, TG, VD, VS, NE, JU)

Pour l'UTP, l'interopérabilité est l'un des piliers nécessaires pour renforcer les chances commerciales du rail dans la concurrence avec la route. Elle s'attend à ce que l'interopérabilité apporte notamment une plus grande capacité des lignes, une baisse des temps d'attente aux frontières et une réduction des prix du matériel roulant. Selon la FST, l'interopérabilité aura des répercussions positives sur l'attrait du tourisme suisse, en raison de la réduction des temps de parcours et de l'amélioration de l'offre. Pour les CFF, l'augmentation de l'interopérabilité sur le réseau ferroviaire européen offrira de nouvelles possibilités commerciales et conduira, à moyen terme, à l'uniformisation des produits et à la réduction des coûts d'acquisition. Le BLS se réjouit aussi du projet, étant donné que l'interopérabilité des chemins de fer est une bonne chose. Ainsi, le trafic international des marchandises est soumis actuellement à de longs arrêts à la frontière en raison, notamment, des changements de locomotives et de conducteurs. La réduction des temps d'attente à la frontière s'impose dès lors de toute urgence (notamment selon Hupac). La discussion sur l'ETCS Level 2 montre qu'une réglementation uniforme est absolument nécessaire.

Le BLS relève cependant les surcoûts considérables résultant de la mise en place de l'interopérabilité. Les CFF constatent, eux aussi, que ses coûts sont très élevés et qu'ils ne font pas face à des avantages équivalents qui se présenteraient pour les passagers sur tout le territoire national. Selon eux, la reprise des directives sur l'interopérabilité ad hoc aura des répercussions négatives sur les procédures, notamment une augmentation du nombre des autorisations d'exploitation nécessaires. La LITRA partage aussi ces arguments.

L'UTP relève qu'un rapport coûts-bénéfices avantageux n'est toutefois pas acquis de prime abord. Au début d'octobre 2004, les responsables de l'interopérabilité au sein de la Commission de l'UE auraient spécifié que l'UE devait mettre à disposition des fonds pour l'harmonisation technique du rail. L'UTP estime donc que la Confédération devrait fournir une contribution financière importante. Mais il ne faut pas être naïf et penser que la Confédération prendra en charge les coûts de l'interopérabilité. Les entreprises de transport attendent donc du DETEC qu'il contribue au moins à parvenir à des solutions aussi économiques que possible afin d'obtenir un bon rapport coûts-bénéfices. L'UTP fait cette remarque parce que le rapport explicatif du 30 juin 2004 sur les coûts subséquents ne se prononce que marginalement sur cette question. L'avis de la CITRAP va dans le même sens. GdI s'attend aussi à ce que la Confédération veuille à établir un bon rapport coûts-bénéfices. Si les fonds destinés à mettre en œuvre les directives sur l'interopérabilité sont trop élevés, l'argent manquera pour d'autres domaines importants des transports publics. Le PS et le SEV demandent que la Confédération soutienne financièrement, en particulier, les petites entreprises ferroviaires et qu'elle les conseille quant à la mise en œuvre des nouvelles directives.

L'Initiative des Alpes plaide pour que l'interopérabilité soit encouragée par une transformation ciblée. Elle suggère donc de proposer un fonds international d'interopérabilité sur le plan de l'UE. Celui-ci devrait permettre d'installer les équipements absolument nécessaires sur les principales lignes à un rythme plus soutenu que ce qui pourrait se produire dans une optique purement nationale. Le fonds serait alimenté par des contributions de tous les Etats et/ou des entreprises ferroviaires.

Bien que le PDC approuve tout à fait l'orientation du projet, il déplore l'absence d'avantages effectifs. Lors de la discussion sur les coûts, le projet se limite aux coûts de personnel, mais il ne montre pas dans quel domaine les nouveaux postes pourraient être économisés. Un calendrier sommaire, coordonné avec les Etats membres, et les coûts à couvrir pour l'infrastructure et le matériel roulant devraient absolument figurer dans le projet.

Lors de la mise en œuvre, il faut veiller à ce que la procédure d'admission ne soit pas inutilement élargie et entravée par la reprise des directives de l'UE. Selon le PDC et l'UDC, la simplification des procédures suisses pour la planification et l'autorisation permettrait de s'opposer à une surrégulation. D'après l'IVT et le SVI, l'introduction de l'évaluation de la conformité des sous-systèmes aux STI devrait servir de base pour redessiner le processus actuel d'approbation des plans et réduire les coûts actuels en temps et en argent. Pour des raisons de procédure, l'IVT estime important que l'examen du projet ait lieu en parallèle et non a posteriori, afin d'économiser du temps et de l'argent.

De nombreux milieux consultés estiment que la mise en place de l'interopérabilité dure trop longtemps et suscite beaucoup de doutes quant à savoir si elle sera menée à terme. Pendant la très longue phase transitoire, le rail subira des pertes de compétitivité et de rentabilité. Si le projet n'est pas nettement accéléré et s'il n'est pas mieux coordonné sur le plan européen, il y a un grand risque que les dépenses pour l'interopérabilité deviennent un investissement erroné. (UPSA, ASTAG, Cargo Forum Suisse, economiesuisse, FRS, HKBB, TCS)

Les CFF et la LITRA demandent que la Suisse siège au Comité selon l'article 21 des directives sur l'interopérabilité. C'est la seule manière pour la Suisse de pouvoir influencer sur les STI. Le canton du TI s'inquiète aussi de voir que la Suisse ne participe pas encore à l'aménagement des STI. Furrer+Frey souligne l'importance de la collaboration à l'élaboration des STI. Les coûts de 30 pour cent d'un poste par sous-système semblent appropriés. Par ailleurs, Furrer+Frey fait valoir qu'il importe de collaborer à l'élaboration des normes européens

dans le cadre de CEN et de CENELEC. Au cours de ces dernières années, l'industrie ferroviaire et les grands chemins de fer y ont participé activement et avec succès. La participation des autorités serait toutefois utile lors de la normalisation, non seulement pour les STI. Pour la FRC, l'influence de la Suisse sur les STI est déterminante.

Le paysage ferroviaire suisse se distingue par des solutions économiques et pragmatiques, surtout chez les chemins de fer et les opérateurs privés, ainsi que par la grande capacité d'innovation de l'industrie locale. Lors de l'élaboration des STI, la Suisse doit être fortement représentée, afin de pouvoir garantir ces avantages à l'avenir également et d'éviter une surréglementation internationale. La représentation de la Suisse dans les groupes compétents pour les STI doit se faire par des personnes ayant des contacts directs avec la pratique. (UPSA, ASTAG, Cargo Forum Suisse, economiesuisse, FRS, HKBB, VAP)

Le canton de SO, la SEV et le BLS estiment qu'une information ciblée (p.ex. petits rayons de courbure, grandes pentes/déclivités) est nécessaire, afin que ces facteurs soient dûment pris en compte lors de la recherche de solutions européennes. Selon la VAP, le maintien de caractéristiques dites spécifiques à la Suisse doit être appliqué avec une très grande prudence dans les STI et il faut absolument que les wagons admis sur le plan international ne soient pas interdits de circulation sur les lignes suisses. La VAP attend en outre de la Suisse qu'elle exige que les STI soient déclarées obligatoires dans le cadre de l'annexe F COTIF 1999.

Le canton du TI relève que les obstacles actuels au trafic ferroviaire sont occasionnés non seulement par des facteurs techniques et d'exploitation, mais aussi par les formalités douanières. Quelques obstacles sont en outre à mettre au compte des entreprises ferroviaires elles-mêmes. La mise en place de l'interopérabilité technique et d'exploitation ne suffit pas encore pour garantir un trafic ferroviaire régulier et continu. Transfair, Hupac et la SVI sont du même avis. Dans sa prise de position, la CITRAP évoque l'interopérabilité administrative qui doit absolument être accélérée aussi vite que l'interopérabilité technique et d'exploitation. La procédure dite du Swiss-Corridor-T2 est un pas dans cette direction.

Le canton de Nidwald considère que la reprise des directives sur l'interopérabilité est un investissement dans l'infrastructure des transports qui revêt une très grande importance pour l'économie suisse, très interconnectée avec l'étranger. La proposition de révision de loi porte toutefois uniquement sur le trafic de transit. L'extension de l'interopérabilité sur tout le réseau à voie normale doit être l'objectif à long terme. Les cantons d'AR et de SG remarquent qu'il y a aussi des problèmes d'interopérabilité dans le trafic régional voyageurs des régions frontalières et que des mesures ad hoc s'imposent. Des surcoûts considérables et un manque d'offres de transport régional transfrontalier subsistent encore.

Le canton de SO, le PS, le SEV relèvent que la diminution des barrières techniques et d'exploitation du trafic ferroviaire aura des conséquences pour le personnel. Ainsi, certains travaux seront supprimés (p.ex. le triage), des profils professionnels se modifieront (p.ex. conducteurs de locomotives) et les engagements à l'étranger augmenteront (p.ex. personnel de train). Les entreprises devront donc toujours faire preuve, vis-à-vis de leur personnel, de transparence et d'un grand sens des responsabilités et veiller à la formation permanente. Les autorités devraient les aider dans cette tâche.

Selon le PS, le SEV et l'USS, les autorités doivent absolument veiller à ce que fonctionnent les barrières contre le dumping social et salarial, inscrit à l'article 9 de la loi sur les chemins de fer à propos de l'accès au réseau ferré suisse. Le CP souhaite aussi que le dumping soit évité. L'Initiative des Alpes tient aussi à ce que l'internalisation du trafic ferroviaire, souhai-

table en soi, ne conduise pas au dumping social et salarial. De même, l'internalisation ne doit pas avoir pour effet une baisse des normes sécuritaires et environnementales du rail. Ce dernier ne mérite les grands frais consentis par les pouvoirs publics que s'il affiche dans ces domaines de grands avantages par rapport au trafic routier et aérien et s'avère ainsi plus avantageux pour l'économie nationale.

Aux yeux du PDC, la surveillance du marché, ancrée à l'art. 22 du projet de révision de la loi sur les chemins de fer, va peut-être au-delà du but. Une plus grande surveillance ne correspond pas au principe de base des services indépendants de surveillance de la conformité et n'occasionne que des coûts supplémentaires.

Selon le PRD, la Suisse ne devrait pas faire la faute d'investir dans l'interopérabilité sans s'être assurée que les Etats membres de l'UE font la même chose de manière appropriée. Selon GdI, il faut veiller à ce que les directives soient appliquées de manière comparable dans les pays limitrophes, afin d'éviter des investissements erronés de la part de la Suisse. L'UDC met en garde: son appui de principe à l'égard du projet ne signifie pas que la Suisse doit être un précurseur dans ce domaine. L'UTP fait aussi savoir qu'en cas de doute, il faut éviter les innovations coûteuses de nouvelles techniques dont l'application est retardée par les entreprises leaders sur le marché. La CITRAP est du même avis. L'introduction en cours de l'ETCS en Suisse montre le prix très élevé qu'un petit pays paie pour servir de laboratoire d'essai à l'industrie. Pour le PLS, l'USAM et le CP, il importe que la Suisse ne se laisse influencer en aucune façon par les pays de l'UE lorsqu'il s'agira de financer l'interopérabilité.

Les cantons de ZH, SO et AG déclarent qu'il faut veiller strictement à ce que l'interopérabilité n'augmente pas les coûts du trafic régional. Si tel devait être le cas, la Confédération devrait prendre en charge les surcoûts incombant aux cantons.

S'agissant des trafics exclusivement intérieurs, il faut éviter que l'interopérabilité occasionne des dépenses supplémentaires pour les acquisitions des véhicules, les homologations et les prix des sillons. Cela vaut notamment pour les lignes où les trafics intérieurs, p.ex. les RER, le trafic régional, etc. empruntent en partie les tracés équipés pour l'interopérabilité. (Cargo Forum Suisse, economiesuisse, FRS, HKBB, TCS, VAP)

2.4 Services d'évaluation de la conformité

Les questions avaient la teneur suivante:

- *Etes-vous d'accord avec la proposition de renoncer entièrement à la possibilité de créer un service d'évaluation de la conformité dans le projet de loi (variante 1)?*
- *En cas de réponse négative, préféreriez-vous que la Confédération (selon la variante 2) conserve la possibilité de créer en cas de besoin un service d'évaluation de la conformité (« organisme notifié »), mais n'y soit pas obligée?*

Le tableau 1 donne une vue d'ensemble des réponses.

	Pour la variante 1	Pour la variante 2	Attitude différenciée
Cantons	CTP (1) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, VD, VS, NE, GE, JU (22)	SO (1)	TI (1)
Partis	PRD, PDC, UDC, PLS, PCS (5)	PS, PEV (2)	---
Associa- tions	UPSA, ASTAG, eco- nomiesuisse, FRS, USAM, Swissrail, TCS, VAP (8)	Cargo Forum Suisse, HKBB, SEV, USS, transfair (5)	FST, UTP (2)
Chemins de fer	Hupac (1)	---	BLS, RM, CFF, SOB (4)
Industrie	Furrer+Frey, Schweizer Electronic, Siemens (3)	Josef Meyer, Matisa, Stadler (3)	---
Autres	CP, FRC, NSBIV, Pro Bahn Schweiz, Suva (5)	Initiative des Alpes, GdI, IVT, SVI (4)	CITRAP, LITRA (2)
Tribunaux	---	CRINEN (1)	---

Tableau 1: Avis sur la question de savoir s'il faut renoncer entièrement dans le projet de loi à la possibilité de créer un service étatique d'évaluation de la conformité.

Déclarations en faveur de la variante 1

La CTP, les cantons et Swissrail sont d'accord pour qu'on sépare clairement les responsabilités entre l'Etat, d'une part, les requérants ou l'industrie, de l'autre. Ils préconisent la création d'un service d'évaluation de la conformité sur une base privée. Ils relèvent en outre que si l'on prévoit la possibilité formelle d'instituer un tel service, on ne sera jamais sûr de son instauration. Cela étant, les milieux privés ne déploieraient pas non plus d'activité dans cette direction. Swissrail constate que l'industrie souhaite que des services d'évaluation de la conformité soient créés en Suisse et que notre pays soit indépendant de l'étranger.

Les cantons relèvent que s'il s'avérait contre toute attente qu'une institution étatique soit nécessaire malgré tout, cette question pourrait et devrait être examinée à nouveau.

Selon les directives en question, le service d'évaluation de la conformité a pour but d'examiner la concordance avec les spécifications européennes. En revanche, l'OFT est chargé de contrôler le respect des prescriptions nationales qui restent nécessaires. Le canton de Schwyz considère que de nombreuses mesures de coordination s'imposent, parce qu'il faut garantir une souplesse minimale dans le système ferroviaire suisse.

Pour l'UDC, il est inacceptable d'étendre à titre préventif l'activité de l'Etat à un marché ferroviaire qui dispose d'un potentiel de croissance non négligeable. Pour le PCS, le marché su-

isse est trop exigü pour mettre entièrement à contribution un service suisse d'évaluation. Un service étatique serait d'ailleurs en concurrence avec des services privés.

L'UPSA, l'ASTAG, économie suisse, la FRS estiment que les différents domaines spécialisés et la réalisation rapide des mandats présupposent que le service d'évaluation de la conformité dispose de certaines capacités minimales. On ne voit aucune raison impérative d'instituer un service étatique. Les tâches de ce dernier pourraient tout à fait être assurées en Suisse et dans l'UE par des organisations d'experts privés, indépendants et qualifiés en conséquence. (UPSA, ASTAG, economiesuisse, FRS). ASTAG: La transmission de cette tâche aux CFF ou à une entité contrôlée éventuellement par CFF SA doit être rejetée.

Un service privé correspond mieux au projet de l'UE. La renonciation à un service étatique rend nécessaire la séparation des responsabilités et permet de garantir l'indépendance du service, étant donné les liens extrêmement étroits existant entre la Confédération, les propriétaires de l'infrastructure, les exploitants et l'autorité chargée des autorisations. L'article 15g, alinéas 3 à 5 du projet de modification de l'ordonnance sur les chemins de fer, laisse planer certains doutes quant à l'indépendance du service. (TCS)

Les expériences faites avec les services en fonction à l'étranger sont tout à fait positives, raison pour laquelle il n'y a aucune raison impérative justifiant une solution étatique. La VAP soutient donc la création de services privés. Ceux-ci devraient toutefois échanger régulièrement leurs expériences entre eux et avec l'OFT dans le cadre d'une plate-forme structurée, afin que leurs connaissances techniques soient interconnectées et disponibles de manière centralisée.

L'objectif est de disposer d'un service allégé et rapide, peu bureaucratique et qui garantisse les aspects de sécurité. (Hupac)

Etant donné les expériences faites en relation avec la mise sur le marché des dispositifs et appareils techniques, la Suva ne voit aucune raison de créer la possibilité d'instaurer un service étatique. Elle estime cependant important d'organiser de manière efficace le contrôle du marché. Il faut donc pour cela l'intervention des services étatiques.

La NSBIV relève qu'un service privé, mais accrédité par l'Etat, maintient la propre responsabilité du constructeur.

Déclarations en faveur de la variante 2

Un service étatique garantirait mieux l'indépendance nécessaire à un service d'évaluation. (canton de SO, PS, SEV, USS, transfair)

Le PS, l'USS, transfair et l'IVT estiment qu'un service étatique doit absolument être prescrit.

Un service étatique garantit que la Confédération conserve son savoir-faire. Un tel service peut en outre profiter de synergies. Il faut aussi s'attendre à des avantages souhaitables au niveau des prix. (PS, SEV, USS, Initiative des Alpes)

La taille du marché suisse entraînerait inévitablement un monopole privé qui dicterait les prix. Une réglementation des émoluments qui couvrirait les coûts permettrait à la Confédération d'offrir, grâce à ce service, des prestations de qualité à des coûts raisonnables.

Les exigences posées à un service d'évaluation de la conformité déterminent certaines capacités minimales qui ne pourraient être offertes économiquement que dans un pool (p.ex. avec l'OFT), vu l'ampleur des travaux à faire en Suisse. Sans coopération avec l'OFT, la capacité de survie d'un tel service en Suisse est sujette à caution. (Cargo Forum Suisse)

La proposition de créer un service privé est certes compréhensible dans une optique politique, mais elle ne tient pas suffisamment compte de divers aspects pratiques. Il faut donc la revoir encore une fois. Dans ce contexte, il y a lieu de rejeter la transmission de cette tâche aux CFF ou à une entité contrôlée par CFF SA. (Cargo Forum Suisse)

Selon l'entreprise Stadler, il faut surtout examiner si le service d'évaluation ne peut pas être rattaché à une haute école technique ou à l'EPF. On pourrait, dans ce cadre, tirer parti des synergies entre l'enseignement et la recherche. L'entreprise se demande si l'indépendance exigée d'un service privé peut être obtenue par la concurrence entre les services privés qui ne seront certainement pas très nombreux.

Matisa évoque les expériences faites dans plusieurs pays de l'UE en rapport avec des autorisations, des évaluations et des homologations. Elle aurait appris que des services étatiques peuvent, mieux que des services privés comparables, garantir que les demandes soient traitées de manière correcte selon les mêmes principes.

L'IVT et la SVI craignent que le processus d'approbation des plans puisse requérir encore plus de temps et d'argent. Si ce risque pouvait être évité par un service étatique, ils seraient d'accord avec la solution étatique. D'autant plus que, pour remplir ses tâches en matière d'approbation des plans, la Confédération ne pourrait pas non plus renoncer aux compétences techniques dans le domaine de l'interopérabilité s'il n'y avait que des services privés. Les doubles emplois qui en résulteraient occasionneraient non seulement des surcoûts, mais il serait notamment plus difficile de trouver des spécialistes suffisamment qualifiés pour ces tâches.

La délégation de l'évaluation de la conformité à des services privés comporte le risque que le savoir-faire de l'OFT se perde. La CRINEN estime donc légitime et souhaitable que le savoir-faire de la Confédération soit maintenu, qu'un service étatique soit créé en Suisse et que cette possibilité soit, pour le moins, réservée. La forte position des chemins de fer en Suisse milite en faveur du maintien du savoir-faire de la Confédération. Cela garantit aussi la possibilité de rendre des décisions indépendantes de l'industrie et de son lobby.

Déclarations différenciées

Le BLS serait très heureux qu'un service privé soit instauré. La variante 1 ne garantit toutefois pas qu'un tel service soit véritablement mis en place. Faute d'un tel service en Suisse, toutes les évaluations de conformité devraient être obtenues de services étrangers. Cela pourrait entraîner d'autres inconvénients, par exemple des procédures plus compliquées, des coûts plus élevés et d'autres langues. Le BLS fait aussi valoir que la pénurie généralisée du personnel ferroviaire technique ne favorise pas la constitution de nouveaux groupes techniques.

Selon les CFF, il est indispensable de créer en Suisse au moins un service d'évaluation de la conformité qui fonctionne de manière efficace et économique. Ce service sera appelé à confirmer que les sous-systèmes et les composants sont conformes aux STI. Sans un tel service, les CFF seraient tributaires des services étrangers pour toute une série de projets

d'infrastructure et d'acquisitions de matériel roulant. Le Conseil fédéral doit donc veiller activement à ce qu'au moins un service d'évaluation soit créé en Suisse. Qu'il soit privé ou public, cela a moins d'importance pour les CFF et dépend surtout de la possibilité, pour le marché suisse, de mettre en place un modèle privé.

Le service d'évaluation peut être privé ou public, l'important, c'est qu'il y en ait un en Suisse. (LITRA, RM)

Dans l'optique du SOB, il n'est pas fondamental de créer un service étatique ou privé. L'important, c'est que les demandes soient traitées rapidement et économiquement.

En ce qui concerne le matériel roulant, le canton du Tessin se rallie à la proposition du Conseil fédéral. En ce qui concerne l'infrastructure, ce canton estime qu'il faut trouver la solution qui évite toute prolongation des temps de réalisation des installations. C'est pourquoi on ne voit pas pourquoi un nouveau service devrait être créé. La garantie de la conformité pourrait être assurée par les procédures en vigueur des CFF et de l'OFT.

L'UTP, la FST, la CITRAP et le RM penchent en faveur d'une solution privée, mais ne s'opposent pas, en principe, à une solution étatique.

2.5 Lignes ferroviaires

La question avait la teneur suivante: êtes-vous d'accord avec l'énumération des lignes ferroviaires soumises aux directives sur l'interopérabilité?

Le tableau 2 donne une vue d'ensemble des réponses.

S'agissant de cette question, la CTP renvoie aux réponses des cantons.

Le canton d'AI, HKBB, Josef Meyer, Matisa, Siemens, Suva et CRINEN renoncent à prendre position sur cet aspect. Stadler s'associe sur ce point à la position de Swissrail.

Lignes proposées en plus de la proposition du Conseil fédéral pour le système ferroviaire européen à grande vitesse:

Cantons LU, OW, SO, TI:

- Olten – Lucerne – Arth-Goldau

Canton de Fribourg:

- Vauderens – Villars-sur-Glâne, pour la catégorie prévue, tant que les décisions pour RAIL 2000, 2^e étape ne sont pas encore prises.

Canton de Schaffhouse:

- (Singen) – Thayngen – Schaffhouse – Bülach – Oerlikon pour la catégorie prévue, d'après le message sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

Cantons de Vaud, du Valais; PLS; USAM, CP:

- (Dijon) – Vallorbe – Lausanne – Brigue [Paris – Milan via Simplon] (garantie du raccordement de la Suisse romande avec le réseau ferroviaire européen, délestage du nœud de Bâle sur les axes nord-sud pour le trafic marchandises et des voyageurs)

SEV, BLS:

- Berne – Neuchâtel – Les Verrières – (Pontarlier – Frasnè)

	Approbation*	Approbation avec réserve	Rejet
Cantons	BE, AR, SG, AG, TG, NE, GE, JU (8)	ZH, NW, FR, BL, TI, VD, VS (7)	LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BS, SH (8)
Partis	PRD, PS, UDC, PLS, PEV, PCS (6)	PDC (1)	---
Associa-tions	UPSA, ASTAG, Cargo Forum Suisse, economiesuisse, FRS, SEV, USS, USAM, FST, Swissrail, TCS, transfair (12)	VAP, UTP (2)	---
Chemins de fer	BLS, RM (2)	Hupac, CFF, SOB (3)	---
Industrie	Furrer+Frey, Schweizer Electronic (2)	---	---
Autres	FRC, GdI, IVT, SVI (4)	Initiative des Alpes, CP, CITRAP, LITRA, NSBIV, Pro Bahn Schweiz (6)	---
Tribunaux	---	---	---

* ou aucune objection, si la présente liste n'est pas complète.

Tableau 2: Positions sur la question de la liste des lignes interopérables.

Lignes proposées en plus de la proposition du Conseil fédéral pour le système ferroviaire européen conventionnel:

Canton de Zurich:

- Neuhausen – Winterthour (ICE Zurich – Stuttgart). Ce tronçon est également demandé par le PDC. Cependant, pour des raisons financières, la ligne par Bülach est préférée depuis lors. Celle de Winterthour reste néanmoins centrale.
- Effretikon – tunnel du Zurichberg – Zurich HB (ICE Zurich – Stuttgart)
- Oerlikon – Wallisellen – Dietlikon (trafic marchandises, év. trafic des voyageurs international)
- Altstetten – ligne de raccordement – Wiedikon / tunnel de base du Zimmerberg (ICE Zurich – Coire, trafic marchandises)
- Altstetten / Wiedikon – Zurich HB – Oerlikon (ligne diamétrale), pour la catégorie prévue. Les projets à Genève (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse, CEVA) et au Tessin (Mendrisio – Varese, MEVA) sont mentionnés à titre de comparaison.

Cantons de Schwyz, Appenzell Rh. Ex., St-Gall:

- St-Gall – Herisau – Rapperswil – Pfäffikon – Arth-Goldau – Lucerne (optimisation de l'emploi du matériel roulant en reliant les lignes St-Gall – Kreuzlingen – (Constance – Singen) avec le Voralpenexpress)

Canton de Schaffhouse, Pro Bahn Schweiz:

- Schaffhouse – Trasadingen – (Waldshut) – Bâle (ligne DB), partie intégrante de la boucle de Suisse orientale et de nombreuses conventions internationales.
- Neuhausen am Rheinfall – Winterthour, contournement important pour le trafic des voyageurs et des marchandises international en cas d'interruption de la ligne Schaffhouse – Bülach – Zurich et parce que certains trains voyageurs circulent déjà aujourd'hui entre Zurich et Stuttgart via Winterthour.

Canton de Thurgovie, UTP:

- Weinfelden – Kreuzlingen – (Constance – Singen), du fait du trafic ferroviaire international actuel entre Singen et Weinfelden.

Canton du Tessin, PS, SEV, UTP, CFF, Initiative des Alpes, GdI, CITRAP, LITRA:

- Giubiasco – Ranzo-S. Abbondio – (Pino-Tronzano – Luino)

Canton de Neuchâtel, UTP, CITRAP:

- La Chaux-de-Fonds – Le Col-des-Roches – (Morteau – Besançon)

UTP, CITRAP:

- Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Col-des-Roches – (Morteau – Besançon)
- Berne – Bienne (trafic de détournement)
- Coblenze – (Waldshut)

RM:

- Soleure – Berthoud (beaucoup de trafic marchandises international)

Pro Bahn Schweiz:

- Oerlikon – Wallisellen – Effretikon (trafic en partie international)
- Zurich HB – Stettbach – Dietlikon (trafic en partie international)
- Nouvelle ligne Zofingue – Rothrist (p. ex. pour contourner le tronçon du Simplon)

Avis sur les lignes interopérables

Le canton de Zurich propose que lorsque les normes définitives de l'UE seront disponibles, l'attribution d'une ligne soit discutée à l'avance avec les cantons, et que la même règle s'applique en cas de reclassement ultérieur.

Le canton de Berne demande que les liaisons internationales dans le canton de Berne – notamment la liaison ICE à destination d'Interlaken Est et la liaison TGV Paris – Neuchâtel – Berne – soient également garanties à l'avenir, bien que ces tronçons ne soient pas attribués au type interopérable à grande vitesse.

Les critères d'attribution des lignes ferroviaires en Suisse ne sont pas vérifiables, pas plus que leurs effets sur la future organisation du réseau et les offres qui en résulteront. Il y a des précisions à apporter sur ce point. (LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BS, BL)

Le canton de NW, Initiative des Alpes et NSBIV sont favorables à ce que les directives sur l'interopérabilité s'appliquent à tout le réseau à voie normale. Comme les STI ne s'appliquent qu'à la construction, au réaménagement et au renouvellement, les directives sur l'interopérabilité ne pourraient de toute façon déployer leurs effets qu'à long terme, et les coûts devraient rester raisonnables. Du point de vue de la SVI également, il y a lieu d'envisager à moyen terme l'interopérabilité intégrale de tout le réseau à voie normale. Le canton de NW et transfair suggèrent de réfléchir à la question de savoir dans quelle mesure, à long terme, le réseau à voie étroite ne devrait pas être impliqué. Ce serait la seule manière d'avoir une concurrence effective des exploitants ferroviaires (mises au concours) sans obstacles techniques.

Le canton de Bâle-Ville demande si, avec le tronçon Bâle – Olten – Rothrist prévu (insertion dans le système ferroviaire européen à grande vitesse), on pense à une nouvelle percée du Jura.

Le canton de Bâle-Campagne, dans sa prise de position, attire l'attention sur le fait qu'en collaboration avec les cantons de la Suisse du nord-ouest et les CFF, il est en train d'élaborer à grands frais propres les conditions de construction et d'exploitation pour un « RER bâlois » moderne. Le canton de BL demande que le trafic régional des voyageurs prévu en Suisse du nord-ouest ne soit en aucun cas et à aucun moment touché par l'insertion de la ligne de l'Ergolzthal dans le système ferroviaire européen à grande vitesse.

Le canton de St-Gall insiste sur l'importance d'une mise en œuvre rapide dans la zone frontalière pour de nouvelles offres transfrontalières en trafic longues distances, trafic régional et trafic marchandises. Des lignes transfrontalières sont prévues dans le cadre de la 1^{re} extension du RER saint-gallois. Pour les produits actuels et futurs du trafic marchandises à partir de Wolfurt, il faut faire avancer en priorité l'interopérabilité de la boucle de Suisse orientale et les sections étrangères jusqu'aux prochains nœuds. C'est la seule manière de pouvoir faire d'autres économies de coûts en renonçant aux locomotives multicourant. Selon le canton de SG, on pourrait raccourcir nettement les itinéraires et les temps d'apport pour de nombreux transports, dès que les tronçons à destination de et entre les gares de frontière Buchs SG, St-Margrethen et Constance ainsi que les nœuds proches des frontières, à savoir Wolfurt (A), Bludenz (A) et Singen (D), seront interopérables.

Dans le contexte de la réalisation du trafic régional Tessin – Lombardie (TILO), le canton du Tessin met en discussion le tronçon Locarno – Bellinzone. Or il faut empêcher par tous les moyens que des obstacles techniques soient déplacés de la frontière vers l'intérieur du pays. L'Initiative des Alpes, l'IVT, la NSBIV et la SVI voient également le danger de déplacer les incompatibilités de la frontière vers l'intérieur du pays.

Le canton de Vaud voit une réserve de capacité dans la ligne de la Broye. C'est pourquoi il considère qu'il vaut la peine d'envisager de l'intégrer dans les tronçons interopérables.

Selon le PRD, l'intégration de l'axe est-ouest dans le réseau ferroviaire européen est d'une importance capitale pour le développement économique de la Suisse. Le PLS constate une fois de plus que l'axe nord-sud est favorisé par rapport aux réseaux de la Suisse orientale et occidentale.

En principe, la liste des tronçons mentionnés dans la proposition du Conseil fédéral ne doit pas être considérée comme définitive. L'évaluation de l'interopérabilité doit dans tous les cas s'effectuer pour les futurs tronçons ou aménagements de tronçons. (PS, transfair)

UDC, HKBB et Swissrail demandent que, malgré la zone d'application des dispositions sur l'interopérabilité, les homologations nationales de véhicules ou de composants d'infrastructure soient valables sur tout le réseau suisse. Sinon, le canton de Schwyz prévoit qu'une augmentation des indemnités du trafic régional pourrait s'imposer.

Vu les probables problèmes de capacité dans le trafic nord-sud, il y a lieu de vérifier quels préjudices les critères d'interopérabilité des tronçons à grande vitesse imposent à la planification des sillons. Pour une utilisation optimale des capacités des lignes de la NLFA et notamment des longs tunnels alpins (compte tenu à la fois du trafic marchandises parallèle et de la future rentabilité de ces ouvrages d'art) il faudrait pouvoir établir certaines restrictions de vi-

tesse. Il est notamment fait référence au rapport de l'UTP de mai 2004 « Traduction technique des prévisions de la demande pour le trafic marchandises par rail sur les capacités des sillons 2010 – 2020 ». (UPSA, ASTAG, Cargo Forum Suisse, économiesuisse, FRS, TCS)

Selon la VAP, le réseau ferré à voie normale proposé dans le projet pour le trafic conventionnel doit être équipé de manière que tous les wagons homologués en Europe puissent y circuler. Quant aux voies de raccordement, la VAP mentionne les conséquences des normes d'aménagement de plus en plus sévères du fait du trafic des voyageurs. Les branchements de raccordement montés sur les rails d'exploitation devraient être de plus en plus équipés de grands rayons de courbures et de traverses en béton pour que le trafic des voyageurs puisse y circuler à plus grande vitesse et avec davantage de confort. Les surcoûts considérables devraient, selon le principe de causalité, être supportés par le seul trafic des voyageurs, ce que méconnaît CFF Infrastructure, principal exploitant du réseau. Ceci devrait également être empêché par des prescriptions claires lors de la mise en place de l'interopérabilité.

L'UTP, CITRAP et LITRA proposent, pour des raisons tactiques, de n'interopéabiliser dans un premier temps que les tronçons de l'annexe 3 (transversales alpines) ainsi qu'un corridor est-ouest de trafic marchandises et les tronçons internationaux (p. ex. TGV, ICE et trafic marchandises). Le Conseil fédéral pourrait plus tard, à très brève échéance et en fonction du développement international, continuer à définir le réseau par étapes appropriées. L'opinion de Hupac va dans le même sens. Dans une première phase, les CFF ne voient même que l'inscription de l'axe nord-sud par le St-Gothard et le Loetschberg. Ceci n'empêcherait pas les chemins de fer d'appliquer de leur plein gré les STI dans des domaines déterminés.

Les CFF, l'IVT, la LITRA et le SVI demandent qu'un lien soit établi entre les lignes interopérables et la convention sur les prestations. Cette dernière doit servir à financer l'interopérabilité avec son plafond des dépenses. D'après les CFF, il ne faut assurer l'interopérabilité que pour les tronçons dont le financement ad hoc est assuré par la Confédération et qui n'obligent pas à reporter d'autres projets d'infrastructure axés sur la demande. L'article 22b alinéa 2 du projet de révision de la loi sur les chemins de fer est à adapter en conséquence.

De l'avis du SOB les principaux problèmes ne résident pas dans les changements de locomotive à la frontière par exemple, mais plutôt dans les capacités en sillons horaires insuffisants pour les trains de marchandises, dans la priorité du trafic des voyageurs sur le trafic marchandises et dans la durée des formalités douanières. La compétitivité du rail n'augmentera que si l'on réussit à augmenter les capacités des tronçons avec des installations de sécurité interopérables. Le SOB se demande par conséquent s'il ne vaudrait pas mieux, au lieu d'un investissement dans l'interopérabilité, faire plus pour la compétitivité du rail en affectant des ressources à l'augmentation de la capacité des sillons.

Schweizer Electronic SA attire l'attention sur l'importance de la règle prévoyant des exceptions à long terme pour les STI. Cette règle doit garantir que les installations actuelles, non conformes aux STI, puissent continuer à rester en service sur les tronçons d'interopérabilité.

2.6 Divers

Il y a certainement aussi en Suisse un grand nombre de chemins de fer qui ne sont pas soumis aux règles d'interopérabilité. Vu l'inévitable surcroît de dépenses lié aux attestations de conformité, les usages en vigueur aujourd'hui pour ces chemins de fer ne devraient pas être modifiés inutilement. Il doit donc appartenir à l'OFT d'accomplir, à l'avenir également, les tâches ad hoc et de réserver obligatoirement les ressources suffisantes en personnel qualifié.

Ces ressources pourraient aussi être utilisées pour les services d'évaluation de la conformité. (UPSA, Cargo Forum Suisse, economiesuisse, FRS, HKBB)

Le TCS souhaite que le projet d'interopérabilité ne soit pas compris comme une concurrence entre la route et le rail, mais comme un complément nécessaire et mutuel des deux modes de transport.

Il est important pour Transfair et pour l'IVT que le projet de révision de la loi sur les chemins de fer (interopérabilité) et celui de la réforme des chemins de fer 2 soient harmonisés. Les deux révisions concernent l'infrastructure et sont pratiquement simultanées. Une entrée en vigueur isolée des règles d'interopérabilité avant la fin de la réforme des chemins de fer 2 n'est ni judicieuse ni nécessaire.

Transfair estime que la libéralisation aura un coût en raison des systèmes de contrôles et de surveillance nécessaires surtout dans le domaine de la sécurité. C'est pourquoi les surcroûts de dépenses de la Confédération, des fabricants et des opérateurs lui semblent justifiés.

Les chemins de fer devront être consultés de manière appropriée lors de la fixation des exigences, (art. 22f loi sur les chemins de fer, nouveau). (CFF, LITRA)

Il y a lieu de renoncer à définir dans l'art. 15c (nouveau) de l'ordonnance sur les chemins de fer des exigences qui aillent plus loin que les directives d'interopérabilité. L'art. 15c let. a à c doit donc être abrogé. (CFF)

Pour les CFF, le chiffre 5.3.2.2 du rapport explicatif ne correspond pas à la réalité, car on y lit que la mise en œuvre des exigences techniques d'interopérabilité n'entraînera pas de surcoûts importants. Par ailleurs, une évaluation des effets des procédures supplémentaires fait défaut. La nouvelle autorisation d'exploiter nécessaire pour tous les systèmes partiels constitue un important surcroût de dépenses et une surcharge financière et temporelle pour les projets. La LITRA déplore également l'absence de ces indications.

Le SOB doute que l'introduction des innovations techniques dans le cadre des coûts de ré-aménagement et de renouvellement n'entraîne pas de surcoûts importants (page 11 du rapport explicatif). Il cite en exemple l'assainissement du tunnel de Wasserfluh. L'adaptation du profil d'espace libre a entraîné des surcoûts d'environ trois millions de francs (+ 20 %).

Furrer+Frey émettent les remarques suivantes:

- Art. 22e al. 3 (nouveau) loi sur les chemins de fer: La participation de l'administration des douanes dans la surveillance du marché est superflue. De l'avis de Furrer+Frey, il faut de toute façon prendre d'autres mesures appropriées contre la mise sur le marché de composants non conformes.
- La formulation de la disposition transitoire dans le projet de modification de la loi sur les chemins de fer rend plus difficile l'entrée sur le marché aux nouveaux services privés, car les clients peuvent emprunter d'autres voies jusqu'au 31.12.2008. Comme l'évaluation peut être effectuée par un service d'évaluation de la conformité étranger, Furrer+Frey considère cette disposition transitoire comme superflue et contre-productive.

Au chiffre 2.4.2 du rapport explicatif, il est mentionné que les homologations de série pour les composants d'interopérabilité ne seraient plus indispensables désormais. Furrer+Frey présuppose que les homologations de série déjà établies par l'OFT conserveront leur validité.

Siemens recommande les précisions suivantes pour le projet de modification de la loi sur les chemins de fer:

- Art. 22*c* alinéa 2 lettre b: "... sous-système, y compris les interfaces déterminantes pour l'interopérabilité..."
- Art. 22*e* alinéa 2 lettre d: les droit d'accès de l'OFT aux locaux commerciaux du fabricant devraient être limités.
- Art. 22*e* alinéa 2 lettre e: il devrait être possible de fournir des documents techniques en anglais.
- disposition transitoire: Siemens conseille de prendre en compte le fait que, en raison des caractéristiques des infrastructures ferroviaires, tous les aspects de l'interopérabilité ne pourront pas être garantis pour les véhicules, même après le 31.12.2008. Par conséquent, dans les cas en question, les déclarations de conformité ne pourront pas être établies.

Vue d'ensemble des milieux consultés

Cantons

CTP Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU.

Ne se sont pas prononcés ou ne se sont pas prononcés sur le fond: GL, GR

Partis politiques

PRD Parti radical-démocratique suisse
PDC Parti Démocrate Chrétien suisse
PS Parti Socialiste Suisse
UDC Union Démocratique du Centre
PLS Parti libéral suisse
PEV Parti évangélique suisse
PCS Parti chrétien-social

Ne se sont pas prononcés ou ne se sont pas prononcés sur le fond:

PST Parti suisse du Travail - POP
DS Démocrates suisses
--- Les Verts
--- Lega dei Ticinesi
EDU Eidgenössisch-Demokratische Union
GB Grünes Bündnis
--- Alternative Liste
--- Solidarités

Associations, entreprises et autres organisations

GdI Association des Ingénieurs des transports publics
SVI Association Suisse des Ingénieurs en Transports
VAP Association Suisse des Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés
Suva Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accident
CP Centre Patronal
BLS Chemin de fer du Lötschberg BLS SA
CFE Chemins de fer fédéraux
CITRAP Communauté d'intérêt pour les transports publics
--- economiesuisse, association des entreprises suisses
FRC Fédération romande des consommateurs
FST Fédération suisse du tourisme
STV Fédération suisse du tourisme
--- Hupac Intermodal SA
IVT Institut de la planification des transports et des systèmes de transports de l'EPF
--- Josef Meyer Waggon AG
--- Pro Train Suisse – Groupement d'intérêt des usagers train, bus et tram
--- Schweizer Electronic AG (par l'entremise de Swissrail)
LITRA Service d'information pour les transports publics
SIEMENS Siemens Schweiz SA
STADLER Stadler Bussnang SA (par l'intermédiaire de Swissrail)
Swissrail Swissrail Export Association
transfair Syndicat chrétien du personnel des services publics et du secteur tertiaire de la Suisse (prend simultanément position sur mandat de Travail.Suisse)

SEV	Syndicat du personnel des transports
UTP	Union des transports publics
USAM	Union suisse des arts et métiers
USS	Union syndicale suisse

Ne se sont pas prononcés ou ne se sont pas prononcés sur le fond:

AAE	Ahaus Alstätter Eisenbahnen
AGAK	Aktionsgemeinschaft der Arbeitnehmer und Konsumenten
---	Alcatel Schweiz AG
---	ALSTOM AG
ASB	Association suisse des banquiers
---	Bombardier Transportation (Switzerland) AG
BSF	Bund Schweizerischer Frauenorganisation
CNG	Christlichnationaler Gewerkschaftsbund der Schweiz
CIT	Comité International des Transports par Chemin de Fer
COMCO	Commission de la concurrence
FSKB	Fachverband der Schweizerischen Kies- und Betonindustrie
FSE	Fédération des Sociétés suisses d'Employés
FCTA	Fédération des travailleurs du commerce, des transports et de l'alimentation
FPC	Fédération pour la protection des consommateurs
IVA	Interkantonaler Verband für Arbeitnehmerschutz
---	Interverband für Rettungswesen
---	Kader des öffentlichen Verkehrs
kv schweiz	Kaufmännischer Verband Schweiz
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz
KSU	Kontaktstelle Umwelt
OCTI	Office central des transports internationaux ferroviaires
---	RJ Bahntechnik AG
SGAS	Schweizerische Gesellschaft für Arbeitssicherheit
SVWG	Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
---	Schweizerischer Arbeitgeberverband
---	Schweizerischer Feuerwehrverband
SVME	Schweizerischer Verband für Materialwirtschaft und Einkauf
---	Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat
SVV	Schweizerischer Versicherungsverband
SSE	Société suisse des entrepreneurs
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
---	SWISSOIL-COMMERCE
VPOD	Syndicat suisse des services publics
---	Travail.Suisse
USP	Union suisse des paysans
VSM	Verein Schweizerischer Maschinen-Industrieller
---	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels
VSBTU	Vereinigung Schweizerischer Bahntechnik Unternehmen
---	VT Verkehrs- und Industrietechnik AG

Réponses reçues en plus:

ASTAG	Association suisse des transports routiers
---	Cargo Forum Suisse, réponse signée par: SSL – Société suisse de logistique, SSC – Swiss Shippers' Council, SPEDLOGSWISS – Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique, SVS – Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft, VAP – Association Suisse des Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés, HKBB – Chambre de commerce des deux Bâle, Groupement Fer.
HKBB	Chambre de commerce des deux Bâle
FRS	Fédération routière suisse
---	Furrer+Frey AG (par l'intermédiaire de Swissrail)
---	Initiative des Alpes
MATISA	Matisa Matériel Industriel SA
NSBIV	NSBIV AG, Service de certification SIBE Suisse
RM	Regionalverkehr Mittelland SA
SOB	Schweizerische Südostbahn SA
TCS	touring club suisse
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile

Autorité judiciaire

CRINEN	Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement
--------	--