

Assemblée générale UTP  
3 et 4 septembre 2009 à Lausanne

## Prises de position actuelles de l'UTP



---

## Sommaire

Réforme des chemins de fer 2:	
Contre une politique d'appels d'offres irréfléchie!	3
Service d'attribution des sillons:	
Retour au chemin de fer d'Etat ou obéissance précipitée?	4
Infrastructures ferroviaires:	
De nouvelles sources de financement sont obligatoires et urgentes	5
Caisses de pensions:	
Les pouvoirs publics ne peuvent se retirer de la co-responsabilité	6
Trafic marchandises par rail:	
La politique de transfert a besoin de décisions courageuses	7
Les étapes et l'état de la «Réforme des chemins de fer»	8

---

## Réforme des chemins de fer 2: Contre une politique d'appels d'offres irréfléchie!

**Situation initiale** Le 24.06.2009, le DETEC a envoyé en consultation le deuxième paquet de la Réforme des chemins de fer 2. Un point essentiel est constitué par les dispositions relatives aux appels d'offres.

L'UTP a développé, il y a quelque temps, la proposition de soumettre séparément et surtout par étapes les règles d'appels d'offres pour les bus et les chemins de fer. Sur la base du fait que des appels d'offres dans le domaine des bus sont une pratique courante dans de nombreux cantons, la mise en place de règles juridiques claires s'impose, afin qu'une plus grande sécurité de droit soit atteinte aussi bien pour les commanditaires que pour les ET. En revanche, dans le domaine ferroviaire il a été renoncé à lancer des appels d'offres dans la pratique, en raison notamment des nombreuses questions encore en suspens concernant la propriété et le transfert de l'infrastructure.

Contrairement aux propositions et à la version de projet dans le cadre de la consultation des offices, le projet a manifestement à nouveau été étendu au trafic ferroviaire par le Conseil fédéral, ceci bien que des dispositions plus précises et des solutions spécifiques dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire fassent défaut dans le projet à mettre en consultation.

- Position de l'UTP**
- Dans les actes préparatoires, l'UTP a soutenu la codification de réglementations d'appels d'offres concrets dans le domaine des bus, d'autant plus que des appels d'offres constituent à maints endroits la pratique dans ce secteur.
  - Avec les nouvelles règles il ne s'agit pas simplement d'améliorer la sécurité du droit et la procédure de recours, mais le point central de notre position est que des appels d'offres ne devraient intervenir qu'en dernier recours.
  - La concurrence et les appels d'offres ne doivent pas d'emblée être mis au même niveau. La concurrence (d'idées) a toujours été considérée comme un facteur d'innovation important dans le paysage varié des TP suisses. Avec le benchmark, des conventions sur les prestations ou les objectifs, les commanditaires disposent, le cas échéant, d'instruments pour imposer des exigences de qualité plus élevées.
  - Des appels d'offres peuvent en revanche obligatoirement être effectués pour de nouvelles lignes ou si les autres instruments entraînent dans la pratique, de manière univoque, des résultats insatisfaisants.
  - Les TP suisses ne doivent pas être mis en péril par des appels d'offres irréfléchis uniquement pour satisfaire des positions idéologiques.

---

## Service d'attribution des sillons: Retour au chemin de fer d'Etat ou obéissance précipitée?

**Situation initiale** Le libre accès au réseau dans le trafic marchandises a obligatoirement posé la question de garantir un accès sans discrimination au réseau. Avec la création de «Sillon Suisse SA» les CFF, le BLS, le SOB et l'UTP (avec chacun une participation de 25%) ont créé un dispositif qui prenait en considération, jusqu'ici, les exigences pour un libre accès au réseau sans discrimination pour toutes les ETF.

Selon l'estimation du Conseil fédéral, ce dispositif qui fonctionne parfaitement ne remplit pas les exigences du droit de l'UE quant à l'indépendance. C'est pourquoi le Conseil fédéral propose la création d'une institution de droit public sous la surveillance de l'OFT.

- Position de l'UTP**
- L'UTP ne rejette pas de possibles objections concernant l'indépendance de «Sillon Suisse SA» vis-à-vis des chemins de fer propriétaires d'infrastructure, bien que la forme d'organisation actuelle assure absolument l'indépendance de la conduite opérative par les actionnaires.
  - Elle n'a pas non plus d'objections explicites contre un ancrage juridique du service d'attribution des sillons dans le droit ferroviaire avec des obligations correspondantes. Si pour des raisons de compétences juridiques, respectivement suite à des objections de la part d'organes de l'UE, la structure d'actionariat actuelle n'était pas suffisante, les parts de propriété pourraient être adaptées à tout moment de manière correspondante. L'UTP pourrait augmenter sa part jusqu'à plus de 50% ou la Confédération et, le cas échéant, les cantons pourraient participer à Sillon Suisse SA.
  - Le droit de l'UE ne prévoit pas explicitement de forme juridique particulière pour assurer l'indépendance, si bien que la reprise de Sillon Suisse SA par la Confédération et la transformation en une institution de droit public n'est d'aucune manière obligatoire.
  - Selon le message du Conseil fédéral, le service d'attribution des sillons actuel avec ses 12 collaborateurs doit comprendre 40 personnes dans la forme juridique des autorités. Il est permis de supposer qu'à l'avenir, des tâches aujourd'hui accomplies par les ET, telles par exemple l'établissement de l'horaire, soient à l'avenir transférées dans des organisations des autorités.
  - Pour cette raison, l'UTP refuse clairement la création de l'institution de droit public prévue.

---

## Infrastructures ferroviaires: De nouvelles sources de financement sont obligatoires et urgentes

**Situation initiale** A cause des besoins financiers plus élevés pour la part NLFA du fonds FTP d'une part, et d'autre part sur la base d'un besoin supplémentaire d'infrastructures, il n'y a pas assez de moyens à disposition pour la deuxième étape de Rail 2000, respectivement pour le concept ZEB. En particulier, ces fonds publics ne seront pas disponibles à temps. C'est pourquoi avec la décision de la première étape de ZEB (Futur développement de l'infrastructure ferroviaire), le Parlement a donné le mandat au Conseil fédéral de désigner les projets de construction de la deuxième étape jusqu'à la fin de 2010 et de démontrer également l'acquisition des fonds supplémentaires nécessaires.

- Position de l'UTP**
- L'UTP a intégralement soutenu les décisions dans la loi sur ZEB et elle s'est plus particulièrement engagée pour que dans cette dernière, un mandat obligatoire soit donné au Conseil fédéral de présenter une deuxième proposition déterminée avec un délai correspondant.
  - La chance pour l'élaboration d'une deuxième proposition sans nouveau retard dépend du concept de financement qui n'est pas encore déterminé. De cela dépendra également laquelle des deux variantes du Conseil fédéral (12 ou 21 mia. de francs) sera prise en considération. Le projet d'infrastructure que le Conseil fédéral nomme désormais « Rail 2030 » ne pourra certainement pas être financé par des taxes TP supplémentaires.
  - Dans le cadre d'un projet de « laboratoire d'idées » avec un certain nombre d'experts internes et externes, l'UTP a jusqu'à maintenant proposé pas moins de quinze variantes de financement possibles. Celles-ci sont évaluées selon des critères objectifs (faisabilité, rendement etc.) d'une part, et d'autre part selon des critères de l'acceptation politique (capable de réunir une majorité lors d'une votation populaire nécessaire) et doivent être glissées aussi tôt que possible dans la formation d'opinion politique.

---

## Caisses de pensions: Les pouvoirs publics ne peuvent se retirer de la co-responsabilité

**Situation initiale** Les caisses de pensions dans le domaine des transports publics (CFF, Ascoop et autres caisses des ETC) présentent des découverts importants qui ont encore été accentués par la crise des marchés financiers. Les mesures d'assainissement nécessaires dépassent dans de nombreux cas les possibilités financières des entreprises de transport. Dans la perspective de la proposition d'assainissement pour la caisse de pensions CFF, le Conseil fédéral est pour le moins prêt de franchir un pas partiel pour assumer sa co-responsabilité et pas en dernier ressort à cause de son statut de propriétaire. Vis-à-vis des caisses de pensions des ETC, le département des finances refuse jusqu'à maintenant de supporter des concepts d'assainissement.

- Position de l'UTP**
- L'UTP soutient sans conditions les intentions de la Confédération pour l'aide en faveur de l'assainissement de la caisse de pensions des CFF. Elle est cependant clairement de l'avis qu'il existe également un besoin d'agir des pouvoirs publics en faveur des caisses des ETC.
  - La Confédération et les cantons sont clairement co-responsables pour résoudre les problèmes en tant que commanditaires, régulateurs et autorité de surveillance.
  - Les mesures d'assainissement des caisses de pensions appartiennent aux conditions indispensables afin que la situation de concurrence soutenue par la réforme des chemins de fer place les entreprises sur un pied d'égalité. Ceci est également valable vis-à-vis de la concurrence d'entreprises étrangères, face auxquelles les entreprises suisses ne doivent pas continuer à fonctionner avec d'immenses anciennes charges.
  - Dans la perspective de la proposition d'assainissement de la caisse de pensions des CFF, une proposition définitive est nécessaire dans le cadre d'une proposition supplémentaire en faveur des caisses de pensions des ETC.

---

## Trafic marchandises par rail: La politique de transfert a besoin de décisions courageuses

**Situation initiale** Avec le projet sur le trafic marchandises, le Parlement a confirmé ce printemps les points les plus importants relatifs au transfert. Par respect de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, le nombre de camions traversant les Alpes doit être limité à 650 000 véhicules par année. En plus, le délai pour la mise en pratique complète a été fixé à deux ans après l'ouverture du tunnel de base NLFA au Gothard. Dans le détail, il s'agit maintenant de mettre en pratique différentes réglementations du Conseil fédéral dans les ordonnances.

- Position de l'UTP**
- L'UTP a soutenu dès le début une politique de transfert conséquente, afin que l'article constitutionnel sur la protection des Alpes puisse être mis en pratique de manière concordante avec l'accord sur les transports terrestres Suisse – UE. La bourse de transit alpin peut constituer un instrument central pour cela, pour autant que les autres pays alpins et l'UE supportent à ce sujet cette voie vers la solution pour atteindre les objectifs de transfert.
  - Si la Confédération ne veut pas passer outre à sa politique de transfert, qui ne présente pas encore les succès nécessaires pour atteindre l'objectif constitutionnel et de la loi, il doit combattre de manière conséquente les efforts de l'UE, à savoir installer un axe de mega-truck à travers la Suisse. Des mega-trucks d'une longueur dépassant 25m et d'un poids allant jusqu'à 60 tonnes ne porteraient pas seulement atteinte à l'infrastructure routière, surtout aux ponts, mais ils augmenteraient la productivité du trafic de poids lourds exactement là où le rail constitue le moyen de transport approprié, soit dans le trafic de transit combiné sur de longues distances.
  - Les futures propositions de ZEB2, respectivement «Rail 2030», outre les axes de la NLFA, doivent également contenir d'autres éléments de développement qui garantissent le transfert complet du trafic marchandises.
  - Le prix des sillons doit être aligné en priorité à la qualité du sillon et non pas au poids du train. Justement dans une phase où le volume des transports a massivement baissé pour les chemins de fer transportant des marchandises, une modification de la structure des prix des sillons ne doit pas conduire à une charge supplémentaire pour le trafic marchandises.

## Les étapes et l'état de la «Réforme des chemins de fer»<sup>1</sup>

Révision de la loi sur les chemins de fer de 1996	Nouveau système d'indemnisation dans le trafic régional, valable pour toutes les entreprises de transport que ce soit le chemin de fer, le bus, la navigation et les remontées mécaniques.
Réforme des chemins de fer 1 de 1999	Autonomisation des CFF, introduction des comptes par secteur, Free Access dans le trafic marchandises.
Réforme des chemins de fer 2 de 2005	Refusée par les Chambres pour révision: séparation du réseau ferré en réseau principal et réseau complémentaire. Sur cela, le Conseil fédéral décide de soumettre au parlement le texte de la Réforme des chemins de fer 2 par étapes.
Réforme des chemins de fer 2.1 de 2009	Le texte que l'on appelle «RévTP» (Révision des actes normatifs concernant les transports publics) contient différentes adaptations de lois, en particulier une nouvelle Loi sur le transport de voyageurs. Les projets d'ordonnance y relatifs sont en élaboration après une ronde de consultation. La Loi fédérale sur la sécurité auprès des entreprises de transport (LSST) a été refusée par le Conseil national lors du vote final et reviendra prochainement aux Chambres dans une version corrigée.
Réforme des chemins de fer 2.2	La consultation est en cours. Contenus principaux: les dispositions sur l'interopérabilité, les procédures d'appels d'offres, l'organisation du service d'attribution des sillons.
Réforme des chemins de fer 2.3	Les travaux préparatoires sont actuellement bloqués auprès de l'OFT. Contenu principal: l'harmonisation du financement des investissements des ETC avec les CFF.

D'autres mandats du parlement (séparation des différents rôles de l'OFT comme propriétaire, commanditaire et régulateur; assainissement de l'Ascoop et d'autres caisses de pensions des ETC) sont toujours en suspens.

<sup>1</sup> Le terme «Réforme des chemins de fer» est à cet égard ambigu, étant donné que la plupart des dispositions de la révision ne concernent pas uniquement les chemins de fer mais l'ensemble des TP.



Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12  
3000 Berne 6  
Tél. +41 (0)31 359 23 23  
Fax +41 (0)31 359 23 40