

Monsieur
Le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger
Directeur du DETEC
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Bern, le 6 avril 2004

Consultation relative à la réforme des chemins de fer 2

Monsieur le Conseiller fédéral,

C'est très volontiers que nous saisissons l'invitation qui nous a été donnée de prendre position au sujet des réglementations de la réforme des chemins de fer 2. Elles ont une importance extraordinaire pour les entreprises organisées aux sein de l'Union des Transports Publics (UTP). Sur le fond, notre prise de position peut être résumée comme suit:

La réforme des chemins de fer 2 est nécessaire et ne peut pas être repoussée. Elle poursuit ce qui a été initié en 1995 avec la révision de la loi sur les chemins de fer, et développé avec succès au travers de la réforme des chemins de fer 1. L'efficacité des transports publics, et plus particulièrement des chemins de fer doit augmenter, conformément à la philosophie de base des étapes de la réforme. Ceci peut être atteint, entre autres, avec le renforcement de l'autonomie des entreprises. A l'heure actuelle, les chemins de fer sont tiraillés entre compétitivité et service public. Les impulsions décisives pour un rôle affermi du transport public sur le marché du transport doivent provenir d'entreprises intégrées autonomes. Ceci constitue aujourd'hui la meilleure garantie pour l'augmentation de l'attractivité et de la performance des transports publics en Suisse. Toutefois le danger existe que l'autonomie et la liberté d'entreprise soient à nouveau remises en question par une trop forte densité législative. En règle générale, les réglementations doivent être réduites au minimum nécessaire.

Dans la réforme des chemins de fer 2, les ETC sont placées au centre. Ce qui leur a été promis avec la révision de la LCdF et la réforme des chemins de fer 1 doit maintenant être réalisé avec la réforme des chemins de fer 2. En l'occurrence, il s'agit d'atteindre, en partie, une égalité avec les CFF et de créer des *solutions analogues*. Ces dernières doivent être réalisées en partant de la situation de concurrence actuelle. D'autre part, il s'agit d'améliorer de manière générale des conditions et des processus qui ne sont que partiellement réalisés ou qui mettent en danger l'existence des ETC, notamment en ce qui concerne le financement.

A ce sujet, le nouveau régime du financement de l'infrastructure constitue un élément central. Étant donné que la Suisse dispose d'un réseau de transports publics hautement intégré, un financement uniforme de l'infrastructure s'impose. C'est pourquoi l'UTP n'exige pas uniquement un large réseau de base avec un petit réseau complémentaire. Elle considère l'ensemble du réseau ferroviaire, sur lequel circule le trafic donnant droit à l'indemnité, comme un réseau de base cohérent dont la responsabilité incombe à la Confédération. Les coûts supplémentaires annuels de la Confédération - de l'ordre de 70 millions de francs par rapport à l'état actuel - peuvent être compensés par les cantons qui reprendraient à leur charge une part d'indemnités supérieure de 70 millions de francs. Après le refus du contre-projet Avanti, il s'agit de mettre rapidement sur pied une solution pour le co-financement des investissements dans le trafic public d'agglomération par la Confédération.

Pour nous, les anciennes charges des caisses de pension de certaines ETC doivent également être réglées. L'exclusion de cette problématique de la réforme des chemins de fer 2 est en contradiction avec l'idée de base de cette dernière, qui est de donner aux chemins de fer des chances initiales égales dans la concurrence.

La réforme des chemins de fer 2 ne doit pas limiter à nouveau l'autonomie acquise par les CFF avec la réforme des chemins de fer 1. Nous refusons un pilotage politique régulateur renforcé. L'orientation stricte vers le marché, préconisée par la réforme des chemins de fer 1, doit également être valable à l'avenir. Une gestion autonome est indispensable pour les entreprises. L'OFT doit donc diminuer la masse des réglementations en matière de TP plutôt que l'augmenter. Il doit également éviter de se manifester de manière encore plus marquée comme régulateur ou commanditaire. Si des rôles d'arbitrage doivent être définis, ceux-ci doivent être installés en dehors de l'OFT, par exemple auprès de la Commission d'arbitrage.

Il n'est pas possible de répondre à la question de savoir combien d'entreprises ferroviaires doivent subsister en Suisse dans le cadre d'une consultation. **La discussion au sujet du paysage ferroviaire en Suisse** n'a pas directement de retombées dans la modification des lois de la réforme sur les chemins de fer 2. Cette discussion a cependant été nécessaire et elle a apporté des éclaircissements. Dans le sens d'une stratégie de concentration unilatérale, nous refusons un monopole CFF dans le domaine de la voie normale. Nous saluons par contre une situation dans laquelle subsistent, outre les CFF, quelques chemins de fer à voie normale compétitifs. La consolidation dans le domaine de la voie étroite doit être effectuée par le biais d'une concentration indépendante du genre de transport. Des solutions selon des schémas établis ne permettent pas d'atteindre le but: ce sont bien plus les forces du marché et de la compétitivité qui doivent être déterminantes. Un processus de concentration régionale est également souhaitable dans le trafic d'agglomération. Des concentrations régionales et/ou des solutions pour la branche (p. ex. regroupement d'exploitations de tramways) peuvent être judicieuses et augmenter l'utilité pour le client. La concurrence doit avoir lieu en premier lieu par le benchmarking, et dans un deuxième temps également par des appels d'offres, pour autant qu'un bon rapport qualité-utilité puisse être atteint.

Nous regrettons l'absence de discussion sur **le rôle ou la diversité des rôles de l'OFT**. Étant donné les profondes réformes pour la branche des transports publics, une discussion approfondie sur les tâches et les rôles de l'OFT dans un nouveau paysage des TP aurait été souhaitable. Ceci devrait cependant encore être rattrapé.

Nous avons structuré notre prise de position comme suit.

- Partie 1: Une **première partie**, est consacrée à la discussion sur le paysage ferroviaire suisse.
- Partie 2: Dans une **deuxième partie**, nous prenons position avec 20 phrases clés sur les thèmes centraux du rapport de consultation. Nos requêtes supplémentaires y sont également glissées. Les phrases clés sont ordonnées selon leur importance.
- Partie 3: Dans la **troisième partie**, suivent les réponses aux 31 questions posées dans le rapport de la consultation. Nous nous en tenons ici à la systématique visée par la réforme.
- Partie 4: Dans la **quatrième partie**, nous vous présentons nos exigences, thèmes ou questions dans la mesure où ils vont au-delà des propositions de la réforme.
- Partie 5: Dans la **cinquième partie**, nous traitons les détails la modification des lois prévue dans le rapport. Pour certains articles nous proposons de nouvelles formulations et/ou des compléments.

Notre prise de position est jointe à la lettre. Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir la prendre en compte lors de l'élaboration du rapport définitif, et vous en remercions d'avance.

Veillez agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, nos meilleures salutations.



Walter Herrmann, Président



Peter Vollmer, Directeur



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

***CONSULTATION RELATIVE À LA
RÉFORME DES CHEMINS DE FER 2
PRISE DE POSITION DE L'UTP***

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6
www.voev.ch / www.utp.ch

info@voev.ch / info@utp.ch
Tel +41 31 359 23 23
Fax +41 31 359 23 10

Partie 1 – L'image du paysage ferroviaire de l'UTP

Plusieurs passages du rapport contiennent des réflexions détaillées sur un futur paysage ferroviaire suisse. Pour la réalisation de ces scénarios, il n'est pas nécessaire de modifier les lois. Aussi, la modification du paysage ferroviaire ne fait pas directement partie de la réforme des chemins de fer 2. Malgré tout, et compte tenu de l'importance de cette discussion, nous aimerions prendre position.

Un consensus règne au sein des entreprises de transport **quant à la nécessité d'une consolidation significative de notre paysage ferroviaire ces prochaines années**. La concentration offre des chances de synergie, qui permettent d'augmenter la productivité et d'abaisser les coûts pour les prestations de transport. Ceci est essentiel à une époque où les moyens financiers des pouvoirs publics s'amenuisent. D'autres raisons se trouvent dans l'entourage européen, dans lequel nous sommes englobés. Si nous laissons de côté la concurrence, l'augmentation de la productivité ou l'interopérabilité, celles-ci nous seront dictées par le marché et la libéralisation de l'UE.

En même temps, il s'agit de prendre en considération le fait qu'avec la concentration, un des atouts essentiel du système des TP suisses, à savoir la force d'innovation, est préservé. Celle-ci a justement pu progresser dans un paysage ferroviaire varié. Les expériences actuelles montrent que des solutions adaptées aux conditions régionales sont souvent nettement plus avantageuses.

Les éléments déterminants du futur paysage ferroviaire du trafic voyageurs sont pour nous:

- Dans le **domaine de la voie normale**, il s'agit de maintenir, outre des CFF forts, un petit nombre d'ETC supplémentaires. Celles-ci sont en mesure de concurrencer les CFF au niveau national, mais également de participer à des appels d'offres internationaux et de gagner.
- Dans le **domaine de la voie métrique**, il s'agit d'encourager des efforts de coopération nationale et de poursuivre une concentration au-delà des moyens de transport. Du point de vue des ETC, cette concentration peut aussi aller au-delà des frontières cantonales. Ceci nécessite cependant des efforts et des stratégies correspondants de la part des cantons.
- Dans le **trafic d'agglomération** également, une concentration régionale renforcée doit être recherchée. Il est important de viser des coopérations supérieures, par exemple à l'intérieur de communautés tarifaires, qui permettent surtout un traitement uniforme des clients dans le domaine du marketing, indépendamment des différentes entreprises et moyens de transport. Des solutions pour la branche dans le sens d'une collaboration d'entreprises similaires peuvent créer des synergies supplémentaires.
- Également sans fusions – dans certains cas celles-ci constituent une alternative qui ne doit certainement pas être écartée – la collaboration doit être intensifiée dans différents domaines d'activités pour atteindre des gains de productivité supplémentaires:
 - Dans l'acquisition et le financement du matériel roulant;
 - Dans la télématique des TP, par exemple dans la distribution, l'information aux usagers, le comptage des voyageurs, les systèmes de sécurité, respectivement dans le domaine IT (informatique) en général;
 - Dans le domaine du service direct;
 - Dans l'ingénierie de l'infrastructure et du matériel roulant.

L'exigence de regroupements dans le domaine ferroviaire pose également la question des investisseurs futurs dans l'infrastructure et/ou dans le transport. La Confédération ou les cantons sont-ils prêts à investir dans des entreprises ferroviaires et en même temps à les laisser se concurrencer? La discussion doit être conduite séparément pour les deux domaines à savoir, pour l'infrastructure et le transport. Il s'agit également d'établir les rôles des investisseurs privés potentiels.

L'idée séduisante de définir un petit nombre de marchés régionaux en Suisse et de déterminer pour chacun un leader ne rend justice ni à la complexité, ni au degré poussé d'organisation et de performance des transports publics suisses par rapport au niveau international. Dans beaucoup de régions, le trafic pendulaire, scolaire et touristique se chevauche de manière indissociable. Dans d'autres régions, le trafic régional, le trafic à longue distance et le trafic international de transit se partagent la même infrastructure, sans qu'un désenchevêtrement soit possible à court terme.

Cette situation du transport public en Suisse entrave la concentration, mais ne doit pas gêner la concurrence. Là où des fusions n'apportent pas de synergies, et où le modèle de leader n'est pas praticable, des augmentations d'efficacité peuvent être atteintes par le **benchmarking**.

La Suisse ne doit pas pratiquer de protectionnisme pour la préservation d'un système de TP qui, en soit, fonctionne bien. Ses forces, sa flexibilité, ses prestations avantageuses et adaptées aux besoins régionaux ne peuvent pas être éliminées par un exercice national d'équilibrisme. Le gain pour tous, clientes et clients, pouvoirs publics et entreprises repose sur un mélange sophistiqué de concentration et de renoncement à des mariages forcés.

Partie 2 – Résumé de gestion en 20 phrases clés

Les phrases clés se suivent selon leur importance pour les entreprises de TP et l'économie.

- 1** *Objectif de la réforme des chemins de fer 2* La réforme des chemins de fer 2 doit achever l'harmonisation des conditions de financement pour les CFF et les ETC. Seule l'harmonisation achevée offrira à toutes les entreprises une même situation initiale dans la concurrence en vue d'un système ferroviaire plus performant.

- 2** *Indépendance des entreprises* Seules des entreprises indépendantes peuvent se maintenir face à une concurrence renforcée dans les transports publics. Si les entreprises assument le risque des recettes, toute ingérence dans l'autonomie des tarifs par les commanditaires est impensable. Même sans cette compétence, les possibilités de régulation de l'OFT sont déjà critiques et diminuent les incitations pour les entreprises. Dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2, un décongestionnement des rôles de contrôle de l'OFT devrait être entrepris.

- 3** *Entreprise intégrée* Le principe de l'entreprise intégrée doit être confirmé. La séparation renforcée de l'infrastructure et du transport provoque plus de désavantages que d'avantages. De plus, la réglementation actuelle satisfait les exigences minimales de l'UE.

- 4** *Libération des caisses de pension des ETC d'anciennes charges jusqu'à fin 1997* Une élimination des anciennes charges des caisses de pension des ETC - comme pour celle des CFF - est incontournable. Pour cela, la Confédération doit combler les découverts qu'elle a contribué à créer par la reconnaissance de facto du principe de pérennité également pour les caisses des ETC.

- 5** *Concurrence et leader de système* La concurrence n'est pas exclue entre les entreprises et les CFF en tant que leader de système reconnu, d'autres grandes entreprises ou des groupes d'entreprises. Surtout dans les domaines de développement de la haute technologie relative à la télématique des TP ou aux nouveaux systèmes de sécurité (comme par exemple ETCS), un rôle de leader de système est essentiel et doit être reconnu. Ceci est également valable dans le domaine de la distribution. Il s'agit de renoncer ici également à une compétence de décision souveraine de l'OFT.

- 6** *Réseau de base et complémentaire* La séparation de la responsabilité de l'infrastructure en un réseau de base et un réseau complémentaire n'est plus appropriée dans un système ferroviaire aussi hautement intégré qu'en Suisse. Les hasards historiques qui ont en partie conduit au système actuel ne doivent pas amener à de nouvelles incertitudes. C'est pourquoi l'ensemble du réseau ferroviaire en Suisse doit être financé par la Confédération. Les coûts supplémentaires qui en résultent pour la Confédération, peuvent être compensés au travers des indemnités pour le trafic.
- 7** *Concurrence par le benchmarking et l'appel d'offres* La concurrence dans le domaine ferroviaire résulte avant tout du benchmarking ou après expiration de la concession, accessoirement lors d'appels d'offres. Les appels d'offres doivent permettre un rapport coût-utilité raisonnable.
- 8** *Service de sécurité pour toutes les branches TP et son financement* L'extension du service de police ferroviaire à un service de sécurité pour tous les chemins de fer, bus, trams, bateaux est correcte. La Confédération, les cantons et les communes sont responsables de la sécurité de l'espace public. Les transports publics doivent par conséquent être entièrement indemnisés pour le service de sécurité.
- 9** *Pérennité du financement* Les infrastructures ferroviaires possèdent des cycles de vie extraordinairement longs. Le financement par les pouvoirs publics doit tenir compte de cette particularité et doit être assuré à long terme.
- 10** *Manière de financer l'infrastructure* Les investissements d'infrastructure des pouvoirs publics doivent être organisés comme des prêts sans intérêts non remboursables. Des prêts plus anciens doivent être amortis. S'ils sont transformés en capital propre, une voie doit être trouvée qui exclut une domination future de tout ou une grande partie des entreprises par la Confédération. Nous refusons catégoriquement la création d'une infrastructure Suisse SA. La question centrale pour le futur est de savoir qui devra se manifester comme investisseur dans le domaine ferroviaire. Cette discussion doit être menée séparément pour l'infrastructure et le transport.
- 11** *Convention sur les prestations pour toutes les ETC* Le système éprouvé de la convention sur les prestations des CFF doit désormais être appliqué à toutes les entreprises. Dans le sens d'une planification contraignante de longue durée de l'infrastructure dans le domaine ferroviaire, des réductions postérieures du cadre de financement pour des conventions signées doivent être exclues.
- 12** *Prix des sillons* Les prix actuels relativement bas des sillons, particulièrement pour le trafic marchandises facilitent le transfert. Pour ne pas mettre celui-ci en danger, il faut renoncer à une augmentation des prix.

- 13** *Financement du trafic d'agglomération* Le co-financement d'investissements dans les transports publics d'agglomération par la Confédération est urgent. Il y a lieu de mettre rapidement en place une solution qui permette, grâce à une affectation élargie de l'impôt sur les huiles minérales, le soutien de projets du trafic public d'agglomération.
- 14** *Financement du matériel roulant* Le modèle intelligent pour le financement du matériel roulant des CFF et de Hupac par Eurofima doit être complété par une caution analogue pour les ETC et les tramways. Nous donnons la préférence à la variante qui travaille avec le crédit d'engagement selon le modèle de financement de la navigation maritime suisse.
- 15** *Pas d'identité entre commanditaire et prestataire* L'indépendance entre commanditaire et prestataire doit, en principe, être garantie, sans que les rapports de propriété des entreprises ne soient touchés. Une représentation compétente des intérêts du propriétaire devrait rester possible. Le désenchevêtrement doit également avoir lieu du côté de la Confédération.
- 16** *Neuvième crédit-cadre pour le financement de l'infrastructure* La solution de la question du financement dans les transports publics d'agglomération est urgente. Un neuvième crédit-cadre pour trois ans constitue dans ce cas une solution politique provisoire réaliste et rapide, qui, comme la réglementation concernant le tram Berne-Ouest, permet de mettre sur rails des projets prêts à la réalisation.
- 17** *Commission d'arbitrage* L'extension des compétences de la Commission d'arbitrage qui doit désormais se manifester de sa propre initiative est juste. Dans le sens d'un désenchevêtrement des compétences, la Commission d'arbitrage doit reprendre différentes fonctions régulatrices de l'OFT.
- 18** *Imposition* Les entreprises de transports publics doivent en principe être exonérées d'impôts. Une exception est constituée par l'imposition sur le versement de bénéfices d'entreprises.
- 19** *Uniformisation de la protection des données* Avec l'augmentation des surveillances vidéo dans l'espace public, les dispositions concernant la protection des données entre la Confédération, les cantons, les communes, les entreprises de transport et les privés doivent rapidement être harmonisées et une base légale doit être élaborée.
- 20** *Statistiques TP* Les statistiques des TP se portent plutôt mal: elles ne sont partiellement (plus) accessibles publiquement. La collecte de données et les principes doivent à nouveau être définis légalement et financés comme jusqu'ici par la Confédération.

Partie 3 – Réponse aux 31 questions posées

Nous répondons volontiers aux questions posées ci-après. Pour cela nous avons séparé les réponses en réponse de base, détail, et justification. Des formulations alternatives des lois à modifier se trouvent dans la partie 5.

Un «oui» dans la réponse de base est donné quand le but de la réglementation de la Confédération rejoint dans l'ensemble celui de l'UTP. Des réponses partielles divergentes sont malgré tout possibles. Dans les explications détaillées, nous abordons de manière différenciée les divers aspects de la question. Une explication est donnée surtout lorsque notre position diverge nettement du texte de la consultation. Lorsque le rapport de consultation a déjà donné des explications exhaustives, nous renonçons à les répéter en cas d'opinion concordante.

Question 1. Êtes-vous d'accord avec la direction de la réforme des chemins de fer 2?

Réponse de base: Oui.

Justification: Nous partageons votre avis, selon lequel les objectifs prioritaires de la réforme des chemins de fer 2 doivent être:

- La sauvegarde d'un système de transports publics performant, en particulier du système ferroviaire;
- Le renforcement de la concurrence comme moyen pour augmenter l'efficacité;
- Le même traitement des entreprises suisses de transport dans les lois et ordonnances;
- L'harmonisation du financement de l'infrastructure entre les entreprises suisses de transport;
- L'application du droit de l'UE.

Question 2. Considérez-vous l'exclusion de certains thèmes comme correcte?

Réponse de base: Non, dans le cas des caisses de pension des ETC.

En détail: Nous sommes d'accord avec votre conclusion, à savoir qu'une libéralisation supplémentaire du marché ferroviaire en Suisse n'est pas opportune. La libéralisation pratiquement réalisée dans le trafic marchandises et la procédure d'appels d'offres dans le trafic régional sont les mesures nécessaires et qui ont déjà été réalisées. Les optimisations ne doivent pas être réalisées au niveau légal mais dans l'application. Qu'une saine concurrence puisse également avoir lieu entre les entreprises qui sont la propriété des pouvoirs publics a été démontré dans l'histoire ferroviaire suisse récente. Dans ce sens, il est également correct que la privatisation ne constitue pas un thème de la réforme des chemins de fer 2.

Le renoncement à la séparation juridique de l'infrastructure demandée principalement et depuis longtemps par l'UE est juste. L'UTP tient fermement à sa position, à savoir que des entreprises intégrées sont mieux en mesure de concrétiser une augmentation de l'efficacité par le biais de la concurrence, et d'assurer un service public sans heurts ni problèmes dans le domaine de la sécurité.

Nous traitons les points qui appartiennent à notre avis à la réforme des chemins de fer 2, mais qui n'apparaissent pas dans le rapport de consultation, à la suite des questions dans la partie 4.

Le renoncement à **l'élimination des anciennes charges des caisses de pension** des ETC est inacceptable pour l'UTP.

Justification: Les découverts auprès des ETC comme pour les CFF existaient déjà avant la révision de la loi sur les chemins de fer. Le contrôle des caisses de pension des ETC par l'OFT repose sur le principe de la pérennité, même s'il n'est pas fixé légalement. (La pérennité auprès des caisses de pension signifie qu'il s'agit d'assurer que les départs futurs de cotisants soient remplacés par de nouveaux recrutés. Une caisse avec le principe de la pérennité ne doit pas être à même, à tout moment, de financer complètement une mise à la retraite instantanée de tous ses membres.) Nous sommes conscients que les problèmes des caisses de pension auprès des CFF et des ETC n'étaient pas les mêmes, mais présentaient certaines analogies. Si la situation devait être maintenue et si dans le cas de l'assainissement de la caisse de pension CFF, les ETC devaient supporter les anciennes charges, ceci équivaldrait à une distorsion de la concurrence. Conformément aux objectifs de la réforme des chemins de fer 2, la distorsion de concurrence doit être éliminée. Il s'agit d'un traitement d'égalité des charges comme avant la réforme des chemins de fer 1.

Question 3. Êtes-vous favorable au financement par convention sur les prestations pour toutes les entreprises dont l'infrastructure est co-financée par la Confédération?

Réponse de base: Oui.

En détail: Nous sommes du mêmes avis que le rapport: l'instrument de la convention sur les prestations a fait ses preuves auprès des CFF. L'UTP soutient le remplacement des crédits-cadres actuels des ETC par des **conventions sur les prestations séparées** entre la Confédération/cantons et les entreprises de transport. L'expérience douloureuse des CFF laisse cependant perplexe, étant donné que le cadre financier de la convention sur les prestations a encore été réduit à plusieurs reprises après signature. De tels changements tardifs sont lourds de conséquences et ce surtout pour l'infrastructure du transport public qui se démarque structurellement par une planification à long terme. Des exercices politiques à court terme doivent être évités; les conventions sur les prestations conclues doivent être contraignantes.

Également, dans l'intérêt du financement à court terme d'infrastructures de trafic d'agglomération, nous suggérons, à titre de **mesure transitoire** de trois ans, d'accorder un **neuvième crédit-cadre** de 450 millions de francs. Ceci permettrait de réaliser sans retard des projets d'agglomération urgents, par exemple dans la région de Genève ou de Berne.

Justification: Les ETC se distinguent massivement entre elles en ce qui concerne les bases techniques (p. ex. voie normale, voie étroite), fonctions (p. ex. trafic pendulaire, approvisionnement, tourisme), mais également du point de vue de la topographie ou de contraintes d'exploitation spécifiques. Même si, pour des raisons administratives, une seule convention sur les prestations avec les ETC, comme le prévoit la variante 2 de l'article 53 du projet de la loi sur les chemins de fer, serait souhaitable, elle n'est pas praticable pour les ETC. Comme cela est le cas pour les CFF, la convention sur les prestations doit être conclue avec une entreprise.

Question 4. Êtes-vous d'accord pour que la Confédération finance à l'avenir une partie des investissements en constituant du capital propre?

Réponse de base: Oui, sous réserve.

En détail: Il est correct que le texte de la consultation ne mentionne explicitement que les investissements futurs. En effet, nous ne voyons pas la transformation en capital propre pour des anciens prêts de financement de l'infrastructure comme étant la règle, mais nous admettons qu'il peut être judicieux de liquider des **emprunts** déjà amortis sous la forme d'un **renoncement** à un prêt.

Le financement du capital propre prévu par la Confédération est en principe correct. Il ne peut cependant être appliqué qu'à deux conditions:

1. L'entreprise intégrée ne doit pas être froidement éliminée par cette voie.
2. Les conditions de propriété de ces entreprises intégrées ne doivent pas être transférées au profit de la Confédération, de manière à ce qu'elle domine tout ou partie de ces entreprises.

Si ce deuxième critère ne devait pas être suffisamment pris en considération, il faudrait choisir une solution pour les investissements de la Confédération, au moyen de **prêts sans intérêts non remboursables**.

Question 5. Comment évaluez-vous le passage d'une responsabilité tripartite pour le financement à une structure bipolaire ? La réduction du nombre d'interfaces apporte-t-elle une amélioration?

Réponse de base: Oui.

En détail: Il n'est pas seulement judicieux mais impératif de réduire la complexité, les interfaces et les compétences multiples pour la responsabilité du financement. L'exigence de l'UTP ne prévoit qu'un réseau qui tombe sous la responsabilité de la Confédération. Sont exclues les parties du trafic régional ne donnant pas droit à l'indemnité, ce qui veut dire la majorité des tramways, qui sont toujours du ressort des cantons et des villes. Dans ce sens il s'agit toujours d'une responsabilité de financement bi-polaire.

Question 6. La compétence de la Confédération – à condition de conserver la neutralité financière – doit-elle être définie plutôt au sens large (grand réseau de base) ou au sens étroit (petit réseau de base)?

Réponse de base: Plutôt au sens large, car elle comprend tout le réseau ferroviaire donnant droit à l'indemnité.

En détail: Nous considérons les réflexions de base de l'OFT au chapitre 3.1.3.1 concernant le réseau de base et le réseau complémentaire comme une considération évaluative très minutieuse et intelligente. Elle relate bien le mal compliqué des compétences multiples. L'UTP parvient, sur le fond, à une conclusion identique. Toutefois, il s'agit pour elle dans l'optique choisie d'un «grand réseau de base» d'un cas spécial de «réseau de base global» appelé ci-après réseau ferroviaire donnant droit à l'indemnité.

Justification: Lors de la formulation des critères pour l'attribution claire d'un parcours au réseau de base ou au réseau complémentaire, il devient clair qu'il s'agit ici à nouveau d'un faisceau de critères hasardeux et compliqués. Des critères d'institutions politiques doivent être associés à des questions de desserte marchandises, mais également à des critères touristiques et au hasard, à des questions

d'itinéraire pour le réseau LGV. En fin de compte, la masse de critères sert à justifier le «grand réseau de base». En particulier, parce que ceci n'engendre que des efforts minimaux, pour modifier le flux des finances entre les cantons et la Confédération.

Pour son «réseau de base global», l'UTP admet que le trafic ferroviaire, au moins en ce qui concerne l'infrastructure, est d'intérêt national, au contraire du transport public routier qui est d'intérêt cantonal ou communal. Concernant la solution du «grand réseau» de l'OFT, celui-ci met clairement en place une situation à deux vitesses. L'UTP s'appelait dans les années quarante du siècle dernier «Union des chemins de fer secondaires suisses». Cela signifiait qu'il existait en fait des chemins de fer prioritaires. Une telle classification n'a pas uniquement un caractère sémantique. Si, dans un critère, il est fait mention qu'en plus du réseau de base, il existe des parcours à voie étroite, dont le trafic voyageurs pourrait être assuré par des bus du point de vue purement technique et des capacités (page 23 du rapport de consultation), alors la signification du «réseau complémentaire» dans la réalité est claire. Sans prise d'influence supplémentaire de la Confédération et avec des justifications cantonales différentes, des parties du réseau complémentaire seraient transformées en exploitation de bus ou continueraient précisément à être exploitées sur rails. L'usager serait confronté à des standards de qualité différents. Il est nécessaire de prendre soin du produit global TP suisses et de ne pas le mettre en péril.

Au contraire, la proposition de l'UTP crée des conditions et des critères clairs et homogènes. Cela peut sans autres signifier que des reconversions du chemin de fer en des services de bus peuvent être réalisées. Mais ces reconversions auraient lieu selon un point de vue national uniforme, et seraient soustraites aux hasards des humeurs et des fluctuations financières cantonales. L'UTP est consciente que des mesures d'économies de la part de la Confédération peuvent être dangereuses pour l'intégrité du réseau. Les discussions nécessaires seraient alors plus honnêtes et directes que la solution confortable consistant à éliminer simplement une certaine partie des tronçons du «grand réseau de base», et à les attribuer au réseau complémentaire.

La solution de l'UTP empêche également le cas contraire, lourd de conséquences. Des cantons financièrement faibles auraient dans une situation financière critique certainement tendance à modifier la classification d'un parcours du «réseau complémentaire» dans le «réseau de base» afin de sauver l'exploitation ferroviaire de ce parcours.

Il ne peut être admis que la condition de «neutralité financière» devienne si importante qu'elle justifie une séparation entre réseau de base et réseau complémentaire. La neutralité financière n'est pas remise en question par les tronçons proportionnellement relativement peu importants qui sont prévus dans le réseau complémentaire, s'ils sont eux aussi repris par la Confédération. Une légère correction de l'ordonnance sur les parts cantonales suffit pour que la Confédération puisse payer ces 70 millions de francs annuels. Dans la nouvelle péréquation financière NPF, des mesures compensatoires dans ce sens peuvent être prévues.

Malgré la compétence de la Confédération pour l'infrastructure, les cantons, les communes ou l'entreprise de transport elle-même doivent avoir la possibilité de financer des développements de l'infrastructure individuellement ou en commun. Comme exemple type, il faut citer le RER zurichois qui n'a pu être réalisé que grâce au soutien financier du canton. Même si, selon notre proposition, l'ensemble du réseau ferroviaire est de la compétence de la Confédération, de tels financements mixtes devraient continuer à être possibles.

Question 7. La loi ne doit-elle définir que les critères de séparation ou le réseau de base lui-même?

Réponse de base: Les critères de séparation.

En détail: Étant donné que la proposition de l'UTP n'inclut que deux critères, qui plus est clairement définis, il est raisonnable de les intégrer dans le texte de loi. Il n'y a aucune raison de ne pas présenter l'état actuel dans l'annexe, au moyen d'une carte analogue à celle de la page 28 du rapport.

Question 8. Serait-il selon vous judicieux de placer sous la responsabilité des cantons les installations d'accueil situées en dehors des nœuds?

Réponse de base: Non.

Justification: Dans des cas particuliers, des participations des cantons et/ou des communes doivent demeurer possibles, en particulier lorsque des demandes de développement dépassent le standard normal.

Question 9. La combinaison de conventions quadriennales sur les prestations et d'un crédit d'engagement de la même durée, comportant la discussion des objectifs de politique des transports est-elle une bonne solution?

Réponse de base: Oui.

Question 10. Les moyens financiers pour le réseau ferroviaire suisse doivent-ils être rassemblés dans un seul ou dans deux crédits d'engagement (un pour l'infrastructure CFF et un pour les autres entreprises)?

Réponse de base: Deux crédits d'engagement.

Justification: L'uniformisation des instruments, conventions sur les prestations et crédits d'engagement pour l'infrastructure des CFF et des ETC est juste et nécessaire. Il est important que les conventions sur les prestations soient conclues séparément avec chaque entreprise. Le choix de deux crédits d'engagement est approprié. Cela permet de mieux prendre en considération la situation particulière des CFF. Ils sont d'une part la propriété unique de la Confédération, et d'autre part ils jouissent du monopole national du trafic à longue distance et du trafic par wagon isolé. Plus de cinquante pour-cent de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire suisse se trouve dans les mains des CFF. Pour ces raisons, une influence directe du Parlement est justifiée.

Question 11. Êtes-vous d'accord que le choix des instruments de financement – dans le cas d'un grand réseau de base (b) - soit confié aux cantons pour les infrastructures relevant de la compétence cantonale ou êtes-vous favorable à une réglementation uniforme comme dans le cas d'un petit réseau de base (a)?

Réponse de base: Réglementation uniforme.

En détail: Étant donné que l'UTP est d'avis que le financement du réseau ferroviaire tombe entièrement sous la responsabilité de l'administration fédérale, la question est dans l'ensemble caduque.

Question 12. L'évolution du prix du sillon esquissée ici correspond-elle à vos attentes?

Réponse de base: Oui.

En détail: Nous partageons la position exprimée dans le rapport selon laquelle chaque augmentation du prix du sillon constituerait un non-sens si elle conduisait à une diminution de l'utilisation du réseau. Même si certaines réflexions externes considèrent le prix des sillons comme plutôt bas, une augmentation représenterait actuellement un faux signal.

Les prix des sillons ne doivent pas être exploités comme instrument de pilotage, de prélèvement ou de subventionnement. Afin d'éviter des conflits d'intérêts auprès de l'OFT, le gestionnaire de l'infrastructure devrait proposer les prix des sillons. Ces propositions devraient être acceptées par la Commission d'arbitrage.

Dans le cadre des discussions sur les NLFA et le fonds FTP, la politique des transports helvétique s'est prononcée en faveur d'une égalité de traitement des deux axes Gothard et Lötschberg-Simplon. Étant donné qu'actuellement un nombre plus important de kilomètres-sillons bénéficie de l'indemnisation au Gothard que sur l'axe Lötschberg-Simplon, le système actuel favorise le Gothard. C'est pourquoi nous proposons de fixer les prix des sillons de manière à ce que les coûts des sillons pour les trains voyageurs et marchandises soient identiques pour les entreprises ferroviaires, tout en prenant en compte le parcours de raccordement italien.

Question 13. Le privilège du trafic marchandises par des prix de sillons bas (il s'agit ici du prix normal, et non pas des subventions supplémentaires pour les prix des sillons) doit-il être conservé dans l'optique d'une politique de transfert cohérente?

Réponse de base: Oui, malgré une réserve liée au terme de «privilège».

En détail: Dans la question, le terme «privilège» porte à confusion. Si l'infrastructure avait été uniquement construite pour le trafic marchandises, elle pourrait être beaucoup plus avantageuse. Il est dans tous les cas dérangeant de constater qu'aujourd'hui le trafic marchandises paie des prix analogues au trafic voyageurs pour l'utilisation des sillons, mais ne figure qu'au dernier rang des priorités. De plus, il faut noter que le prix des sillons pour le trafic marchandises est plus bas chez nos voisins allemands.

Du point de vue du trafic marchandises, il faut se demander au fond si le transfert doit être atteint grâce aux subventionnements du prix des sillons ou plutôt par des indemnités plus élevées pour le trafic marchandises.

La proposition choisie, qui est de créer des incitations supplémentaires dans le trafic marchandises grâce à des modèles et des contrôles sur la base d'un benchmarking des entreprises exploitantes, nous semble correcte. De plus, la question de savoir si les incitations ne devaient pas être intéressantes en matière de gestion d'entreprises doit également être examinée.

Question 14. Êtes-vous en faveur d'une extension du service de sécurité à tous les moyens de transport?

Réponse de base: Oui.

En détail: La révision du droit de la police ferroviaire aurait dû être faite depuis longtemps. Les remarques du rapport de consultation, qui relèvent un développement extrêmement problématique de la sécurité dans les espaces publics, vont dans la bonne direction. Trois points des solutions présentées doivent cependant être modifiés:

- A. La position de base du rapport, selon laquelle les coûts du nouveau service de sécurité doivent être «financés en première ligne par les recettes de transport» est indéfendable. La sécurité dans tout l'espace public est un devoir de l'État. Les entreprises ne peuvent supporter les coûts engendrés par l'insécurité ponctuelle dans les transports publics.
- B. Le transfert d'un service de sécurité à une organisation externe ne doit pas être lié à une obligation de participation financière de l'entreprise à cette dernière.
- C. Les bases juridiques pour la très utile surveillance vidéo doivent être uniformisées entre la Confédération, les cantons, les communes et les entreprises de transport.

Justification: Les entreprises de transports publics étaient confrontées jusqu'ici à un dilemme insoluble concernant la question de la sécurité. L'attente des pouvoirs publics d'obtenir toujours davantage pour des coûts identiques se trouve en contradiction avec les exigences pour l'entreprise ferroviaire de protéger ses clients, son personnel et son matériel contre les dégâts matériels fréquents, les menaces et les agressions corporelles et contre la vie. Car les mesures de sécurité nécessaires constituent un nouveau facteur de coûts considérables, alors qu'aucune augmentation des produits n'est à signaler. Au contraire. Étant donné la réputation des transports publics de n'être pas sûrs lors des heures de petite affluence, le transport public a enregistré un transfert «modal shift» au profit du trafic motorisé individuel. Nous considérons cette tendance comme tellement grave que seules des mesures rigoureuses peuvent l'inverser. Nous justifions ainsi nos exigences A à C:

- A. La sécurité dans l'espace public est assurée et financée à juste titre par l'État, que ce soit pour les piétons, les cyclistes ou les usagers du trafic motorisé individuel. Il n'est donc pas envisageable que ce soit justement les transports publics qui supportent cette charge: ceci constitue une distorsion de la concurrence. Les coûts pour le service de sécurité doivent soit être intégrés dans les dépenses attribuées aux autres activités policières et imputés directement à l'Etat, soit être totalement intégrés dans l'indemnisation.
- B. Pour la même raison, il ne doit pas être obligatoire que les entreprises de transport détiennent des parts de services de sécurité externes et qu'elles doivent ainsi immobiliser du capital. Pour autant qu'une entreprise veuille avoir une influence sur un service de sécurité externe au niveau de la présence, du style ou d'autres caractéristiques, une participation doit être possible, mais pas obligatoire. Pour le reste, nous soutenons le cahier des charges de la police des transports tel qu'il est présenté dans le rapport.
- C. Depuis le début de l'année, les CFF disposent d'une base légale utile qui règle l'enregistrement et l'usage de données concernant la sécurité acquises par surveillance vidéo. Si toutes les entreprises de transport sont soumises aux exigences de la protection des données des organes fédéraux, une base juridique spéciale correspondante leur est également nécessaire. Il n'est pas possible que, par exemple, lors de la surveillance vidéo d'un train on doive d'abord déterminer sur le territoire de quel canton des déprédations ont été commises avant de décider comment évaluer les données. Des questions comme le domaine d'observation, la durée d'enregistrement ainsi que les compétences et la portée de l'évaluation doivent être réglées de manière uniforme. Dans ce cas, la pratique du fédéralisme est inefficace et coûteuse, qui plus est injustifiée par rapport à l'objet. Au-delà de cela, il faudrait saisir l'opportunité de réglementer de manière uniforme la collecte de données par vidéo et leur évaluation dans l'espace public.

Question 15. Estimez-vous que le service de sécurité doit être armé, mais sans arme à feu, doté d'une arme à feu ou, le cas échéant, dépourvu de toute arme ? Le principe ad hoc doit-il être inscrit dans la loi?

Réponse de base: Pas d'armes pouvant entraîner la mort.

Justification : Les armes à feu ou d'autres armes peuvent constituer un danger considérable pour des personnes non-impliquées dans l'espace relativement restreint du moyen de transport public. C'est pourquoi nous préférons un service de sécurité sans arme pouvant entraîner la mort. Si on développe des armes qui peuvent être utilisées sans danger pour les personnes non impliquées, elles doivent être admises dans l'équipement. Le Conseil fédéral doit légiférer sur la mise en œuvre.

Question 16. Craignez-vous le renforcement du rôle de la Commission d'arbitrage à propos de la non-discrimination dans l'accès au réseau, notamment lorsqu'il s'agit d'attribuer des sillons ? Suffit-il que la Commission d'arbitrage puisse agir de sa propre initiative?

Réponse de base: Oui au renforcement du rôle de la Commission, et à son intervention autonome.

En détail: La réglementation actuelle de la répartition des sillons est flexible, transparente et adaptée à la pratique. Le fait que la Commission d'arbitrage n'ait présenté quasiment aucune activité jusqu'ici peut signifier deux choses: des petites entreprises qui dépendent de grandes entreprises n'ont jusqu'ici pas osé s'adresser à la Commission d'arbitrage. Ou il n'y a eu jusqu'ici aucun conflit à signaler. Etant donné que la première possibilité n'est pas à exclure, il faut entreprendre le pas pour un renforcement de la Commission d'arbitrage. Cependant, un renforcement plus accentué ne serait pas justifié.

Question 17. Faut-il maintenir la solution actuelle pour l'acquisition du matériel roulant (garantie de l'État pour les CFF auprès d'Eurofima, autres acquisitions sans garantie ou participation de l'État)?

Réponse de base: Non.

Justification: La solution en faveur des CFF, qui reçoivent à titre de chemins de fer d'État des crédits Eurofima, est toujours judicieuse. Pour des raisons de concurrence, des réglementations analogues doivent être trouvées pour les ETC. La situation actuelle avec ses conditions inégales qui permettent de recevoir des crédits avantageux pour l'acquisition du matériel roulant doit donc être modifiée.

Question 18. Lors de leurs achats de matériel roulant, les CFF et les chemins de fer privés doivent-ils pouvoir profiter d'une garantie de l'État que ce soit via Eurofima ou par des garanties ad hoc sur le marché du crédit et des capitaux?

Réponse de base: Oui.

En détail : Avec son modèle de cautionnement, la navigation maritime suisse propose une réglementation analogue à celle qui permettrait aux ETC un accès à des crédits avantageux grâce à des garanties de l'État. Par des crédits obligatoires, la Confédération s'engage à combler le vide financier d'une entreprise qui ne pourrait honorer ses engagements financiers vis-à-vis des exploitants. L'avantage saute aux yeux: grâce aux taux d'intérêts plus bas que ceux des banques, les charges diminuent pour les entreprises de transport comme pour les finances publiques. La solution se fait aux dépens des banques qui reçoivent des taux d'intérêts plus bas, mais qui ont aussi une réserve pour débiteurs douteux moins importante: une situation gagnant- gagnant («win-win») pour toutes les

parties concernées. Dans le cas de la navigation maritime suisse, les crédits de cautionnement n'ont, en réalité, encore jamais été utilisés. La situation financière des ETC rend également improbable une telle situation. Les cautions doivent être restreintes aux entreprises dont la majorité se trouve en mains helvétiques.

Outre les ETC, les trams doivent également être intégrés de manière claire dans cette solution.

Le financement sur le marché du capital privé conduit également, avec une garantie d'Etat, à une charge supplémentaire des entreprises. Celle-ci ne peut pas aller au détriment de l'offre commandée.

Question 19. Lors de leurs achats de matériel roulant pour le trafic régional, les CFF et les chemins de fer privés doivent-ils se passer de la garantie de l'État?

Réponse de base: Non.

Justification : Le renoncement à des garanties de l'État renchérit le matériel roulant pour les entreprises comme pour les finances publiques par des taux d'intérêts plus élevés, sans qu'il n'en résulte une quelconque plus-value (voir réponse à la question 18).

Question 20. D'autres solutions sont-elles concevables, possibles ou nécessaires?

Réponse de base: Oui.

En détail: Parallèlement à Eurofima, il est concevable de créer une «Swissfima» qui pourrait rendre plus avantageuse l'acquisition de matériel roulant par les ETC. Un fonds pourrait se charger de la provenance des moyens nécessaires. Dans ce cas, il faudrait partir du principe que les moyens de ce fonds ne feraient pas l'objet de paiement. D'un point de vue politique, nous pensons que la création de ce fonds est trop compliquée et privilégions la solution plus flexible présentée à la question 18.

En outre, un financement par Eurofima serait également concevable: les chemins de fer concernés devraient dans ce cas devenir actionnaires d'Eurofima. Du point de vue d'Eurofima qui accorde des crédits à hauteur de deux milliards par année, cette possibilité est également ouverte.

Question 21. En matière d'impôt sur les bénéfices, estimez-vous juste de distinguer les entreprises versant des bénéfices et celles qui laissent les gains entièrement dans l'entreprise?

Réponse de base: Oui.

En détail: Nous considérons comme raisonnable la disposition qui prévoit de constituer des réserves avant de verser les bénéfices.

Justification: Les conditions mentionnées dans la loi sur le transport des voyageurs pour le versement des bénéfices s'appuient sur les entreprises moyennes. Les bénéfices ne peuvent être versés que si la réserve atteint la moitié du chiffre d'affaires annuel du secteur donnant droit à l'indemnité ou 12 millions de francs. A cause des différences de grandeur des entreprises, l'application d'une valeur moyenne n'est pas opportune. Nous considérons également que la moitié du chiffre d'affaires constitue une limite trop élevée.

Nous proposons comme unique critère un pourcentage de 10% du produit du trafic.

Aussi longtemps que les entreprises accumulent des réserves au lieu de verser des bénéfices possibles, la question de l'imposition du bénéfice ne se pose même pas. Mais également des bénéfices selon bilan qui sont réinvestis au lieu d'être versés sont dans l'intérêt des pouvoirs publics. Ils permet-

tent d'abaisser les coûts d'investissement par le truchement de la convention sur les prestations ou comme jusqu'ici des crédits-cadres. Il est judicieux de mettre cette marge à disposition de l'entreprise.

Seuls des bénéfices qui sont versés sous forme de dividendes sont imposables.

Question 22. Êtes-vous en faveur d'une exonération fiscale pour l'ensemble du secteur de l'infrastructure?

Réponse de base: Oui.

En détail: Pour autant que le domaine de l'infrastructure touche également les voies et les installations de triage, une imposition amènera au plus des charges administratives supplémentaires. La main droite de l'Etat reprend ce que la main gauche a accordé. Ceci ne peut pas être motivant: même un déplacement minime des impôts de la Confédération vers les cantons (ou inversement) ne fait pas véritablement sens.

La même chose est valable pour l'imposition d'autres installations essentielles à l'exploitation, comme par exemple celle des gares. Cette exonération devrait être également étendue à l'ensemble des impôts et des taxes cantonales. Dans le cas d'installations non essentielles à l'exploitation, comme dans le cas de gares sans fonction, nous prenons acte à regret que, selon la décision du Tribunal fédéral, une telle imposition est incontournable.

Question 23. Préconisez-vous d'établir un lien entre des droits particuliers et des obligations en faveur du service public?

Réponse de base: Oui.

En détail: Dans le rapport aux pages 46 et 47, les éléments esquissés sur les droits particuliers des ETC sont dans l'ensemble corrects, même s'ils doivent être définis plus précisément au niveau opérationnel. Nous saluons en premier lieu les mesures décrites qui permettent le Service direct et encouragent son développement. L'établissement de situations de départ identiques pour toutes les entreprises de transport qui y sont liées, ainsi que la prescription d'un niveau de qualité minimal des transports publics s'accordent parfaitement avec les objectifs des entreprises que nous représentons.

Question 24. Estimez-vous que la coordination tarifaire actuelle est suffisante? Les intérêts des passagers, du commanditaire et des entreprises de TP (sans oublier le trafic local et touristique) sont-ils suffisamment pris en compte?

Réponse de base: Oui; pourtant les entreprises de transport travaillent à son optimisation.

En détail: La tarification du Service direct en Suisse fonctionne aujourd'hui moyennant de faibles coûts et une perte d'efficacité minimale. A l'intérieur de la commission trafic voyageurs (CoV) qui détermine ces tarifs, des entreprises de transport du trafic local (ZVV, BV) et du trafic touristique (BOB/WAB/JP/BLM, SGV) sont suffisamment représentées. A titre d'autorité commanditaire, l'OFT y est représenté à titre consultatif. Il s'agit ici de réfléchir à l'éventualité d'accorder également un statut identique à un représentant des cantons.

Le renoncement de l'OFT à une intervention dans l'autonomie tarifaire des entreprises est indispensable. Nous comprenons certes que l'office désire contrôler au moins le montant du produit. Inversement, il ne fait aucun doute que seule l'autonomie tarifaire pourra encourager de manière offensive

les entreprises à un comportement d'économie de marché. La solution d'un lien étroit de la CoV avec l'OFT est, de notre point de vue, également porteuse de succès à l'avenir.

Les défis futurs dans le domaine du Service direct et de la coordination des tarifs concernent l'implication plus étroite des communautés tarifaires, «le mariage» entre les tarifs de parcours et les tarifs de zones, la distribution commune et la préparation à la billetterie électronique globale jusqu'aux systèmes sans contacts Be-in-be-out, comme déjà préconçus dans le projet EasyRide.

Question 25. Pensez-vous qu'il faille empêcher qu'une même personne soit à la fois commanditaire et membre du conseil d'administration de l'entreprise de transport?

Réponse de base: Oui, avec réserves.

En détail: La solution telle que présentée à la page 48 du rapport de consultation suffit selon nous pour assurer une indépendance formelle. Dans tous les cas, celle-ci ne doit pas empêcher la représentation compétente des intérêts des propriétaires.

Dans le cas de petits chemins de fer dans le domaine touristique, pour lesquels les questions de concurrence ne jouent qu'un rôle minimal, une clause d'exception pour la réglementation de la représentation multiple devrait être prévue. A cet effet, l'appréciation devrait relever de la Confédération.

Question 26. Est-il juste d'exiger des fournisseurs de prestations de transport public qu'ils soient indépendants, juridiquement des commanditaires?

Réponse de base: Oui.

Justification: Les procédures d'appels d'offres qui sont effectuées avec la participation des prestataires qui appartiennent d'un point de vue juridique directement au commanditaire sont contestables de diverses façons. Les disputes juridiques à ce sujet pourraient réduire les chances d'entreprises suisses qui participent à des appels d'offres dans l'espace de l'UE, et doivent donc être exclues.

Question 27. Préconisez-vous une coordination accrue de l'appel d'offres et de la concession?

Réponse de base: Oui, avec réserves.

En détail: Nous sommes d'avis qu'en premier lieu, il faut utiliser le benchmarking et que seulement si les objectifs fixés n'ont pas pu être atteints, il faut avoir recours aux appels d'offres. Le benchmarking doit de toute façon être utilisé dans les cas où les appels d'offres sont problématiques du point de vue du rapport coût-utilité. La disposition potestative actuelle est correcte et elle doit être maintenue.

L'UTP se montre favorable à la concurrence. Les concessions et les appels d'offres vont en principe ensemble. Nous saluons chaque rapprochement dans le sens d'une «coordination renforcée». Pour cette raison des appels d'offres ne doivent avoir lieu qu'à l'expiration de la concession.

Lors d'appels d'offres, des dispositions contraignantes peuvent conduire, dans certains cas, à des rapports coût-utilité insupportables. Lorsque le prestataire actuel réunit deux lignes, il ne doit pas être gêné dans ses mesures d'économies parce que ses coûts pour l'appel d'offres pourraient dépasser les économies résultant de l'unification des lignes. C'est pourquoi il doit être possible selon les conceptions de l'OFT de renoncer, après la publication conforme, aux appels d'offres.

Nous voyons encore des difficultés dans le fait que la réglementation prévoit des appels d'offres lors «de très grandes modifications de l'offre», sans définir exactement ce que signifie «très grande modi-

fication». En particulier, des améliorations d'horaire ne doivent pas constituer une raison de lancer un appel d'offres.

Question 28. Est-il juste d'accorder un grand poids à la protection des travailleurs dans la procédure de l'appel d'offres?

Réponse de base: Oui.

En détail. Des collaborateurs/-trices motivé(e)s, c'est-à-dire qui ne vivent pas dans l'insécurité constituent une partie essentielle d'une gestion efficace. L'incorporation de critères correspondants dans l'appel d'offres est donc nécessaire. Toutefois, le critère «selon les conditions usuelles dans la branche» ne doit pas conduire à s'aligner sur les conditions du leader de la branche. Nous proposons donc la formulation suivante: «selon les conditions de travail au niveau local et régional dans la branche des transports publics».

Question 29. Les mesures proposées permettront-elles d'assainir suffisamment les chemins de fer privés? Est-il juste de lier la contribution d'assainissement de la Confédération à la condition que d'autres fusions aient lieu?

Réponses de base: Non, car les anciennes charges des caisses de pension des ETC ne sont pas prises en considération.

Une pression renforcée dans la perspective de nouvelles coopérations est correcte.

En détail: A la question 2, nous avons déjà relevé de manière détaillée l'importance de l'assainissement des caisses de pension. Nous ne sommes pas d'accord avec la manière de voir présentée à la page 51 du rapport où il est précisé que le principe de pérennité «n'aurait jamais dû être utilisé» pour les caisses de pension des chemins de fer privés. Jusqu'à l'entrée en vigueur de l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité au début 1996, les ETC n'étaient pas libres dans la budgétisation de leurs charges de personnel, comme nous l'avons déjà relevé dans notre lettre du 26 novembre 2003 au chef du DETEC. Avec l'ordonnance du 20 octobre 1989, relative aux bases légales antérieures sur la systématisation des dépenses de personnel des chemins de fer du trafic général bénéficiant de la couverture du déficit, les dépenses maximales ont été fixées par l'OFT. Dans les dépenses de personnel, les montants pour les caisses de pension étaient (et sont) précisés. Celles-ci ont été réduites autant que possible par l'OFT: ainsi les caisses de pension n'ont pas pu constituer les réserves de fluctuation manquantes actuellement. L'OFT a pratiquement imposé le principe de pérennité, même s'il n'a jamais été officiellement valable.

Le conditionnement du montant d'assainissement de la Confédération à des fusions ultérieures est faux, d'un point de vue strict, car d'autres formes de coopération peuvent justement conduire à l'amélioration des résultats recherchés. Les fusions ne peuvent pas être imposées sur la base de réflexions purement arithmétiques selon lesquelles un nombre X d'entreprises devrait être réduit à un nombre Z d'entreprises. Un tel conditionnement est cependant correct, si l'on peut prouver qu'une fusion libère des synergies considérables mais que les entreprises concernées n'accélèrent pas la fusion pour différentes raisons. A cet effet, un système uniforme de critères d'évaluation pour les gains engendrés par les fusions doit être développé, afin d'éviter les tentatives de fusion avec un mauvais rapport coût-utilité. En cas de doute, la concentration prévue ne doit pas être ordonnée de manière dirigiste par l'Etat. C'est bien plus un concours d'idées entrepreneuriales et de modèles d'affaires qui devrait décider des contours concrets du nouveau paysage des TP.

Question 30. Les services de révision s'occupant des sociétés anonymes doivent-ils aussi se charger de l'approbation des comptes donnant droit aux subventions s'ils sont particulièrement qualifiés à le faire? Ou l'examen des comptes donnant droit aux subventions doit-il rester à l'OFT?

Réponse de base: Oui à la première partie de la question, non à la seconde.

En détail: Rien ne s'oppose à ce que des services de révision externes, se chargent de la révision des sociétés par actions et non plus l'OFT. Un examen supplémentaire de la partie subventionnée doit cependant continuer à être exécuté par l'OFT. Afin d'éviter que des organes effectuent inutilement le même travail, les interfaces doivent être clairement définis.

Question 31. Le droit d'installer des services accessoires doit-il être attribué à chaque entreprise ferroviaire ou uniquement à l'entreprise qui exploite l'infrastructure?

Réponse de base: A chaque entreprise ferroviaire.

En détail: Le développement historique des chemins de fer helvétiques a conduit à des rapports très complexes entre propriétaires et utilisateurs, surtout au niveau des gares. Ces liens complexes, rendus encore plus compliqués par la gestion commune de centrales de mobilité dans les gares, ne peuvent être résolus à court terme. Si les clientes et les clients se trouvent au centre des préoccupations, le hasard des rapports de propriété ne doit pas déterminer si l'offre est disponible ou pas.

PS: L'UTP est d'avis que le texte de la consultation mélange à différents endroits l'infrastructure et le transport. Ceci démontre peut-être dans la position de l'OFT, que des entreprises intégrées doivent être maintenues en Suisse à l'avenir. Également auprès d'entreprises intégrées (avant tout auprès des grandes, CFF, BLS, RhB), l'infrastructure et le transport sont néanmoins séparés. Une formulation peu claire engendre des problèmes pour les questions de responsabilité. L'UTP souhaite davantage de clarté dans les textes de loi.

Partie 4 – Thèmes supplémentaires de l'UTP sur la réforme des chemins de fer 2

A. Bases juridiques pour les statistiques dans les TP

Une base juridique doit être créée pour les statistiques dans les transports publics.

Des lacunes inquiétantes existent actuellement au niveau de la statistique des TP. C'est ainsi que les pouvoirs publics paient des sommes considérables aux transports publics sous les titres les plus divers: indemnités, convention sur les prestations CFF ou subventions pour les sillons. Au niveau statistique, ses prestations, particulièrement depuis la révision de la loi sur les chemins de fer sont à peine appréciées ou sont présentées de manière disparate. Elles sont souvent difficilement voire publiquement inaccessibles. Certaines données, comme par exemple, les prestations de transport ne sont pas connues de toutes les entreprises. A l'opposé, on trouve une quantité de données rassemblées jusqu'en 1995 sous forme d'une publication «Les transports publics». La richesse des détails qui, dans de nombreux cas, n'a été d'aucune utilité concrète a absorbé une grande quantité d'énergie de la part des offices fédéraux et des entreprises concernées. L'UTP est d'avis qu'un juste milieu, respectueux des coûts et créant des synergies peut être trouvé entre la collecte frénétique de données et la terra incognita des statistiques actuelles. A cet effet, un noyau de données significatives au niveau de la politique des transports doit être défini et agréé pour les entreprises; celui-ci pourrait être collecté de manière fiable et rapidement publié. A cet effet, nous exigeons une base légale pour les statistiques dans les transports publics. Celle-ci doit contenir les quatre éléments suivants : a) le service responsable et coordinateur ; b) la périodicité de la publication (annuelle) ; c) le délai de publication des statistiques (au plus tard quatre mois après l'année de comptage) ; d) les données essentielles.

Avec les données les objectifs suivants doivent être poursuivis:

- Établissement de statistiques sur la productivité;
- Établissement de statistiques de la valeur ajoutée;
- Statistiques sur l'offre et la demande;
- Création d'un compte satellite partant du système des comptes nationaux (SCN), analogue au compte satellite «Suisse Tourisme» (établi par l'OFS);
- Établissement du compte ferroviaire.

Les données nécessaires pour ces statistiques doivent être définies au niveau de l'ordonnance. Nous voyons au moins les données suivantes: nombre de personnes transportées, volume des marchandises transportées en tonnes, voyageur-kilomètre, tonne-kilomètre, train-kilomètre, véhicule-kilomètre, nombre de collaborateurs, les indicateurs financiers selon le rapport annuel de sociétés anonymes, avec répartition des indemnités selon les secteurs.

Les coûts des collectes de données et de ces publications sont supportés par la Confédération. Grâce à l'abaissement des charges, à une coordination qui fonctionne et aux synergies créées, il faut s'attendre, par rapport à l'état actuel insatisfaisant, à un abaissement des coûts supportés par la Confédération et non à une augmentation.

B. Élimination des anciennes charges des caisses de pension des ETC

Cette omission constitue la négligence la plus importante de la réforme. Cette question a déjà été traitée en détails dans la réponse aux questions 2 et 29. L'UTP exige pour les ETC une réglementation analogue à celle de l'art. 16 al. 4 de la loi fédérale concernant les chemins de fer fédéraux (LCFF).

C. Financement du trafic d'agglomération

Après le refus du contre-projet à l'initiative Avanti, une solution pour le co-financement des investissements dans le trafic d'agglomération par la Confédération est urgente. L'UTP soutient une solution qui prévoit une extension de l'affectation de l'impôt sur les huiles minérales pour les investissements dans le trafic d'agglomération. La Confédération doit élaborer une telle solution en parallèle, mais hors de la réforme des chemins de fer 2. Jusqu'à ce qu'une solution soit disponible, un neuvième crédit-cadre doit être présenté, qui permettra, comme jusqu'ici, un financement des projets du trafic d'agglomération dans une phase de transition.

D. Engagement et financement des visiteurs dans le trafic avec l'étranger

Avec l'intégration croissante du réseau ferroviaire européen, l'engagement et le financement des visiteurs, ces «policiers de la technique ferroviaire», qui contrôlent la charge, les attelages et les freins des trains doit faire l'objet d'une nouvelle réglementation. D'une part, il faut éviter que les visites aient lieu plusieurs fois ou en parallèle, et d'autre part qu'elles soient faites au hasard. Nous partons du principe que la visite de départ doit être effectuée par l'entreprise qui prend en charge la première traction. Lors de visites en cours de route, un approvisionnement en surface doit être assuré, de manière analogue à la réglementation sur le transport de marchandises dangereuses. A cet effet, les interfaces doivent être clairement définies. Les visites en cours de route, comme par exemple avant le parcours de tronçons de montagne ou de longues traversées de tunnels doivent être effectuées indépendamment des entreprises et incluses dans le prix du sillon.

Partie 5 – Détails concernant les adaptations législatives prévues

1 Loi sur les chemins de fer LCdF

11 Article 9a – Octroi de l'accès au réseau

Sur différents axes principaux, spécialement Nord-Sud et Ouest-Est, les conflits découlant des capacités limitées du réseau ferroviaire suisse augmentent. La loi sur les chemins de fer (LCdF) règle jusqu'à maintenant les conflits comme suit : « le trafic voyageurs selon l'horaire cadencé est prioritaire » (Art. 9a al. 2). Cette solution ne prend pas suffisamment en compte les intérêts du trafic marchandises, principalement l'objectif de transfert. Dans le trafic marchandises, il existe également des points de jonction systématiques, à partir desquels les correspondances doivent être assurées. En plus, le nombre de trains cadencés sur les axes principaux augmente continuellement dans le sens préconisé de l'amélioration de la qualité du trafic marchandises. Afin de fournir des bases de décision plus claires aux responsables à tous les niveaux (planification, attribution des sillons, annulation de sillons au front), l'UTP exige une formulation qui revalorise la position des trains marchandises cadencés à l'intérieur de la chaîne de transport coordonnée. C'est pourquoi nous proposons une nouvelle formulation de l'article 9a alinéa 2 LCdF :

² En cas d'octroi de l'accès au réseau, *les chaînes coordonnées dans le trafic de voyageurs et de marchandises restent prioritaires*. Les correspondances à l'intérieur d'une chaîne coordonnée de transports publics ne doivent pas être compromises.

12 Article 9b – Droit à percevoir une redevance

La version proposée de l'article 9b alinéa 3 de la LCdF n'est pas claire. A notre avis, l'alinéa 2 règle aussi bien le trafic marchandises que voyageurs, si bien que l'alinéa 3 est superflu. Nous demandons de modifier l'article 9b alinéa 2 LCdF et de supprimer l'alinéa 3 :

² Elle fixe la redevance de manière non discriminatoire. La redevance doit couvrir au moins les coûts marginaux occasionnés normalement par un tronçon aménagé de manière moderne. Les coûts marginaux sont calculés par l'Office fédéral pour chaque catégorie de tronçon. Lors de la fixation de la redevance, on doit notamment tenir compte des différentes causes des coûts des divers trafics, *de leurs rendements bénéficiaires différents*, de la charge polluante des véhicules et de la demande.

L'alinéa 3 est supprimé.

13 Article 10a – Taxe de surveillance

Il n'est pas raisonnable que les entreprises ferroviaires au bénéfice d'indemnités doivent verser des taxes aux autorités commanditaires. Cela correspond à un transfert inutile de moyens financiers. *Pour cette raison, nous demandons de supprimer sans remplacement le nouvel article 10a LCdF.*

14 Article 16 – Saisie et traitement des données

Nous renvoyons au chiffre 216 ci-après (Article 60 LTV).

15 Article 16a – Saisie et traitement des données par les entreprises ferroviaires concessionnaires

Nous renvoyons au chiffre 217 ci-après (Article 61 LTV).

16 Article 33 – Gares de jonction

A notre avis, il appartient à la Commission d'arbitrage indépendante de traiter les litiges entre les entreprises ferroviaires. Pour cette raison, nous proposons une nouvelle formulation de l'article 33 alinéa 1 LCdF:

¹ Lorsque des infrastructures de plusieurs entreprises ferroviaires ont le même écartement et les mêmes normes techniques et qu'elles se rencontrent, les entreprises désignent qui construit et exploite le nœud. Si elles ne peuvent pas se mettre d'accord, *la Commission d'arbitrage tranche conformément à l'article 40a alinéa 3.*

17 Article 36 – Prise en charge de tâches supérieures

A notre avis, il appartient à la Commission d'arbitrage indépendante de traiter les litiges entre les entreprises ferroviaires. Pour cette raison, nous proposons une nouvelle formulation de l'article 36 alinéa 1 LCdF:

¹ Lorsqu'une entreprise prend en charge des tâches d'exploitation d'infrastructure ou de développement d'ordre supérieur, elle fixe les tâches, la consultation et la répartition des coûts à l'aide d'un contrat écrit et conclu avec toutes les entreprises concernées. Si les entreprises ne parviennent pas à trouver un accord, *c'est la Commission d'arbitrage qui tranche conformément à l'article 40a alinéa 3.*

18 Article 39 – Services accessoires

Les entreprises ferroviaires sont souvent propriétaires de l'infrastructure complète de la gare. Elles ont un grand intérêt à utiliser commercialement l'infrastructure à disposition. Pour cette raison, chaque entreprise ferroviaire devrait pouvoir installer sans discrimination des services accessoires aux conditions du marché. *L'UTP préfère la variante de l'alinéa 1 et 2.*

19 Article 40a – Commission d'arbitrage

L'UTP salue le renforcement des compétences de la Commission d'arbitrage. En effet, l'acceptation d'un rôle proactif de la Commission d'arbitrage conduira à une réduction de la concentration des compétences actuellement aux mains de l'OFT. Aujourd'hui, l'OFT réunit les rôles du propriétaire, du commanditaire de l'infrastructure et du transport ainsi que du régulateur de marché. Des conflits d'intérêts résultant de cette situation sont inévitables. Lors de litiges entre les entreprises de transport, c'est la Commission d'arbitrage et non l'OFT qui doit trancher (p.ex. concernant l'accès au réseau, le niveau de la redevance pour les sillons, l'utilisation de gares communes, différends lors de changement d'exploitant, mise en place et exploitation de gares de jonction). Nous demandons par conséquent les adjonctions et nouvelles formulations suivantes de l'article 40a:

³ *Elle tranche également les désaccords entre entreprises de transport conformément à l'article 33 alinéa 1 et à l'article 36.*

⁴ *Elle peut ouvrir des enquêtes d'office et statuer lorsqu'il y a lieu de supposer que l'accès au réseau est empêché ou attribué de manière discriminatoire.*

110 Article 49 – Réseau de base et réseau complémentaire

L'UTP exige que tout le réseau ferroviaire suisse, y compris les parcours de trams qui ont droit à l'indemnité soit financé par la Confédération. Pour cela, il s'agit de reformuler l'article 49 alinéa 1 LCdF comme suit:

Art. 49 Réseau de chemin de fer

Tout le réseau ferroviaire au bénéfice de l'indemnité est financé par la Confédération. L'annexe 2 contient les détails.

L'alinéa 2 est supprimé.

111 Article 50 – Financement ordinaire et financement spécial

Conformément à notre proposition ci-dessus, l'article 50 subit les modifications suivantes:

² Il sert en premier lieu à maintenir le bon état de l'infrastructure ferroviaire et à l'adapter aux exigences du trafic ainsi qu'au dernier état de la technique. *La Confédération définit l'ampleur des mesures souhaitées.*

⁴ La Confédération assure les autres investissements au moyen de financements spéciaux.

Le passage suivant de l'article 50 alinéa 4 LCdF est supprimé: ... *et les cantons... Ils demandent l'accord des responsables conformément à l'art. 51.*

112 Article 51 – Répartition des charges entre la Confédération et les cantons

Conformément à notre réponse à la question 8, l'article 51 doit prescrire que le financement d'installations d'accueil en-dehors des nœuds peut également être assuré de manière mixte par la Confédération, les cantons et/ou les communes. Nous refusons de manière explicite la formulation ...*Le financement des installations d'accueil en dehors des nœuds est du ressort des cantons.* L'article 51 alinéa 1 LCdF doit être supprimé et l'alinéa 2 reformulé et intégré à l'article 49 :

² *La Confédération est en principe responsable du financement des installations d'accueil. Pour d'autres investissements, la Confédération peut toutefois obliger les cantons et les communes à participer au financement.*

113 Article 52 – Formes de financement

Pour des investissements dans l'infrastructure les pouvoirs publics doivent accorder des prêts sans intérêts. Des prêts plus anciens doivent être amortis. S'ils sont transformés en capital propre, il s'agit de trouver une solution pour empêcher la domination par la Confédération de tout ou d'une grande partie des entreprises. Dans ce sens, l'article 52 doit être reformulé de la manière suivante :

Lorsqu'ils excèdent les fonds d'amortissement disponibles, les investissements sont *financés par des prêts sans intérêts non remboursables.* Au lieu de cela, la Confédération peut participer à l'augmentation du capital social d'une entreprise, *pour autant que cela ne conduise pas à une prédominance de la Confédération dans la possession du capital de l'entreprise de transports publics.*

Le passage suivant de l'art. 52 LCdF est supprimé: ... *et les réserves de liquidité ...*

114 Article 53 – Crédit d'engagement, objectifs politiques

L'UTP favorise la variante 2 « Crédits d'engagement ». Étant donné que tout le réseau ferroviaire passe dans la responsabilité financière de la Confédération et que les conventions sur les prestations

doivent être conclues avec chaque entreprise, nous proposons de reformuler l'article 53 alinéa 1 de la LCdF comme suit:

Variante 2 crédits d'engagement

¹ Pour le financement ordinaire du *réseau ferroviaire*, l'Assemblée fédérale alloue deux crédits d'engagement quadriennaux. Ceux-ci sont pris en considération lors de la discussion annuelle du budget de la Confédération et servent à:

- a. la partie du *réseau ferroviaire* exploitée par les CFF;
- b. la partie *normale et à voie étroite* du *réseau ferroviaire* exploitée par les autres entreprises.

115 Article 54 – Conventions sur les prestations

Conformément à notre proposition ci-dessus, l'article 54 alinéa 1 LCdF subit les corrections suivantes:

¹ Sur la base des objectifs politiques et du crédit d'engagement décidé, l'Office fédéral passe avec chacune des entreprises une convention sur les prestations ayant la même durée que le crédit d'engagement. Les cantons auront été consultés auparavant.

Le passage suivant du texte de l'article 54 alinéa 1 LCdF est supprimé: ... *responsables des tronçons du réseau de base* ...

116 Article 62 – Séparation des transports de l'infrastructure

Nous demandons que les bâtiments, les installations et aménagements soient exonérés de tous les impôts et exigeons par conséquent que l'article 62 alinéa 6 LCdF soit précisé de la manière suivante:

⁶ Les installations et équipements des alinéas 3 et 4 sont exonérés de l'impôt immobilier communal et cantonal *comme des autres taxes et contributions de droit public*.

117 Article 88 – Poursuite d'office

Le texte de loi en français n'est pas correct. Selon le texte de loi en allemand, des actes punissables sont poursuivis d'office s'ils sont commis contre les employés d'entreprises ferroviaires concessionnaires pendant l'exercice de leur fonction, et non par eux comme le dit le texte français.

2 Loi fédérale sur le transport de voyageurs LTV

21 Article 6 – Concessions

L'UTP exige que la loi prévienne l'octroi de concessions pour le transport de voitures. Pour cette raison, l'article 6 alinéa 1 LTV doit être complété comme suit:

¹ Après avoir entendu les cantons concernés, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (département) peut octroyer des concessions pour le transport professionnel de voyageurs *et pour le transport de voitures (transport de voitures automobiles et de leur conducteur) au moyen de courses régulières*. Les articles 7 et 8 sont réservés.

22 Article 8 – Transport international de voyageurs

Conformément à notre proposition sous chiffre 21, l'article 8 alinéa 1 LTV doit être complété comme suit:

¹ Pour le transport de voitures (transport de voitures automobiles et de leur conducteur) et le transport de personnes concernant exclusivement le trafic international de voyageurs, le département peut octroyer des autorisations.

23 Article 12 – Taxes de régle

Le transport de voitures doit être exclu de la perception de la taxe de régle actuelle. Il s'agit de compléter l'article 12 alinéa 2 LTV comme suit:

² Il n'est pas perçu de taxe de régle pour le trafic des voyageurs longues distances et le transport de voitures *concessionnés dans l'intérêt national*.

24 Article 16 – Obligation d'exploiter

Il nous semble opportun de reprendre ici les principes généraux de la responsabilité civile. C'est pourquoi nous proposons une formulation qui fasse de l'existence d'un dommage une condition du droit à la réparation:

² *Si un dommage est causé par la violation de l'obligation d'exploiter, l'ayant-droit peut demander des dommages et intérêts.*

25 Article 18 – Service direct

Aujourd'hui la plupart des entreprises du trafic local (ETL) font partie du champ d'application général «villes», mais ne participent pas intégralement au service direct. Une interprétation restrictive de cet article, laissant croire que les ETL tombent sous le coup du tarif 600 (Tarif général voyageurs; trafic interne et direct) avec toutes leurs relations doit être évitée pour des raisons de coûts. Pour cette raison, la clause du besoin de l'ancienne disposition (Art. 13 al. 1 LT) doit être maintenue. Par conséquent, l'article 18 alinéa 1 LTV doit être reformulé comme suit :

¹ *Pour autant qu'il existe un besoin, les entreprises offrent au client qui doit emprunter le réseau de différentes entreprises un seul et unique contrat de transport pour le trafic longues distances, le trafic régional ainsi que le trafic local.*

26 Article 32 – Offre et procédure de la commande de transport

La fixation des tarifs doit rester, sans restriction, à l'avenir également, de la compétence des entreprises de transport. La lettre d permet une interprétation trop large. Avec les *tarifs à appliquer*, il peut s'agir ou bien de fixer des prix (niveau des différents prix, p. ex. celui des AG) ou de l'application des tarifs (application, p. ex. ETC xy est obligée d'appliquer le tarif T660). En plus, les lettres b et c limitent par trop la marge de manœuvre de l'entreprise. Ni les tarifs, ni la vente ni l'offre de transport de bagages ne peuvent faire l'objet d'un accord avec les commanditaires. La réglementation prévue permet cependant de négocier les points susmentionnés séparément avec les commanditaires. Ceci met en péril l'idée du système qui prédomine dans les transports publics suisses. *L'article 32 alinéa 3 LTV doit être supprimé sans remplacement.*

27 Article 33 – Périodicité de la procédure de commande

Nous sommes en principe d'accord avec une périodicité de la procédure de commande de deux ans. Toutefois, les entreprises doivent avoir la possibilité de choisir une période de quatre ans. Ceci constituerait un avantage, car correspondant à la durée de validité de la convention sur les prestations dans le domaine de l'infrastructure. Nous proposons, par conséquent, la formulation suivante:

La procédure de commande a *en principe* lieu tous les deux ans. L'Office fédéral coordonne la période de l'horaire avec la procédure de commande. *Sur demande, l'Office fédéral peut concéder une procédure de commande d'une périodicité de quatre ans.*

28 Article 34 – Appels d'offres

Selon l'article 34 alinéa 1 LTV un appel d'offres a lieu dans tous les cas si une nouvelle concession doit être octroyée. Au contraire, l'UTP préfère une réglementation qui renonce à une disposition contraignante. Il peut exister des raisons valables pour qu'une communauté renonce à un appel d'offres. Nous proposons, par conséquent, la formulation suivante:

¹ Si une nouvelle concession doit être octroyée, les commanditaires publient en principe un appel d'offres pour l'offre de transport:

² Pendant la durée de la concession, *ils peuvent publier* des appels d'offres pour l'offre de transport lorsque:

- a. des modifications importantes sont planifiées et qu'elles concernent plusieurs lignes;
- b. l'offre d'une entreprise déterminée ne correspond pas aux exigences posées.

L'article 34 alinéa 5 LTV prévoit la possibilité de contester l'adjudication, sans mentionner la voie de recours possible. Pour une meilleure compréhension, l'article 34 alinéa 5 LTV doit être complété comme suit:

⁵ Les commanditaires commandent l'offre la plus appropriée. Cette adjudication est passée sous la forme d'une décision élaborée par l'Office fédéral et pouvant être attaquée *conformément à l'art. 39.*

29 Article 36 – Publication

Le texte en français (*La décision de ne pas publier d'appels d'offres pour des prestations de transport, ni les appels d'offres et les adjudications doit être publiée dans un média désigné par le Conseil fédéral.*) contredit le texte allemand (*Ausschreibungen, Zuschläge sowie die Entscheidungen, bestellte Verkehrsangebote nicht auszuschreiben, sind zu veröffentlichen. Der Bundesrat bezeichnet das Publikationsorgan.*) Partant de questions supplémentaires posées à l'OFT le texte allemand paraît correct. Le texte français doit être corrigé en conséquence.

210 Article 41 – Aides financières

Comme dans l'Ordonnance sur le cautionnement de prêts pour financer des navires suisses de haute mer (du 14 juin 2002), la Confédération doit accorder des cautions aux entreprises qui n'ont pas accès à Eurofima pour le financement du matériel roulant et des véhicules moteurs dans le secteur du transport public. Pour cette raison, l'UTP demande que l'article 41 soit complété de la manière suivante :

Art. 41 bis Garantie de prêt (nouveau)

¹ La Confédération peut autoriser des crédits, avec lesquels sont octroyées des cautions pour les prêts accordés par des tiers pour le financement du matériel roulant et des véhicules, lorsque ces derniers sont nécessaires pour des prestations dans le trafic régional commandé et dans la convention sur les prestations.

² Le requérant doit accorder à ses frais un droit de gage approprié à la Confédération sur le matériel roulant et les véhicules pour couvrir le risque lié au cautionnement.

³ La Confédération garantit, par un contrat de cautionnement de droit public, le remboursement de 50% du prêt pendant la première moitié de la durée du cautionnement et du solde du prêt à la fin de cette durée ; elle se porte également garante du remboursement de l'intérêt sur un an au plus

⁴ L'octroi de tels cautionnements, les autres conditions et les charges y relatives seront réglées dans une ordonnance spéciale.

211 Article 43 – Présentation du résultat par secteur

Nous remarquons que l'alinéa 3 fait défaut dans le texte français.

Les limites mentionnées à l'article 43 alinéa 3 LTV à savoir, que le bénéficiaire est à la libre disposition des entreprises uniquement lorsque la réserve atteint la moitié du chiffre d'affaires annuel du secteur donnant droit à l'indemnité ou le montant de 12 millions de francs, s'appuient sur des entreprises moyennes. L'application d'une valeur moyenne n'est pas très opportune compte tenu de la grandeur très différente des entreprises; le choix d'un pourcentage du produit de transport est plus judicieux. L'UTP propose la formulation suivante de l'article 43 alinéa 3 LTV:

³ Lorsque la réserve atteint 10 pour-cent du produit provenant du trafic voyageurs donnant droit à l'indemnité, le bénéficiaire qui dépasse ce montant est la disposition de l'entreprise.

212 Article 44 – Vérification des comptes

L'UTP favorise la variante. Pour des raisons d'efficacité et de coûts, des recoupements et des contrôles à répétition devraient être évités. L'organe de contrôle doit effectuer les examens requis par le droit en matière de sociétés anonymes et les prescriptions applicables à l'établissement des comptes selon la LCdF et la LTV, alors que l'office fédéral doit se limiter aux contrôles qui ont un rapport direct avec le devoir de surveillance. Par conséquent, nous demandons que l'article 44 alinéa 2 LTV soit précisé de la manière suivante:

² L'office examine si les comptes sont conformes aux dispositions de la législation et aux conventions de contributions ou de prêts que l'entreprise de transports passe en vertu de celles-ci avec des corporations de droit public. L'étendue et la fréquence des examens sont définies en fonction des risques. *L'office fédéral a un droit de regard sur la partie subventionnée de l'entreprise.*

Nous remarquons en outre que la distinction faite à la question 30 du rapport relatif à la consultation entre un contrôle concernant le contrôle des subventions, et un contrôle comptable n'est pas reprise dans le texte de loi.

213 Article 45 – Litiges

Dans le texte français, le renvoi aux articles 40-42 est faux. Comme dans le texte allemand, le renvoi aux articles 42-44 serait correct.

214 Article 54 – Extinction des actions

L'article 54 LTV règle également les prétentions concernant les dommages aux bagages. Pour plus de clarté, nous proposons de compléter l'article 54 alinéa 1 comme suit :

¹ L'action contre l'entreprise est éteinte trente jours après le fait dommageable; *ou dans le trafic de bagages, dès que l'ayant-droit a pris livraison de ceux-ci.*

215 Article 59 – Taxes de surveillance

Il n'est pas judicieux que des entreprises ferroviaires qui sont indemnisées doivent payer des redevances aux autorités commanditaires. Cela correspond à des transferts inutiles de moyens financiers. *Pour cette raison, nous demandons de supprimer le nouvel article 59 LTV sans remplacement.*

216 Article 60 – Statistiques

L'article 60 alinéa 3 manque dans la version française.

Nous saluons une planification du trafic et des appels d'offres plus transparente. Pour cela, il est opportun d'abandonner la formulation non contraignante de l'article 60 alinéa 5 pour l'introduction de saisies de données régulières. C'est pourquoi l'UTP demande que l'article 60 alinéa 5 soit formulé de la manière suivante:

⁵ *A des fins de planification des transports, l'office fédéral collecte les données des entreprises par tronçons. Celles-ci peuvent être publiées dans la mesure où cela est nécessaire pour atteindre les objectifs.*

De plus, l'UTP demande la création d'une base légale pour les statistiques des TP. L'art. 60 LTV doit donc être complété de la manière suivante par les nouveaux alinéas 7-9:

⁷ *De plus, l'office fédéral collecte régulièrement les données économiques et techniques de même que les données relatives aux prestations de transport en collaboration avec les organisations de la branche et les autorités cantonales et fédérales responsables.*

⁸ *Il veille à adopter une procédure économiquement avantageuse pour les entreprises. Les dépenses pour les autorités et les entreprises de transport doivent être minimisées par une coordination optimale de la collecte.*

⁹ *Sur la base des données collectées, l'office fédéral produit des statistiques probantes pour le public. Ces dernières prennent en considération l'économie, la productivité et la signification politico-économique des transports publics.*

217 Article 61 – Recensement et traitement des données par les entreprises concessionnaires

Dans le transport des personnes, les entreprises de transport n'accomplissent pas de tâches souveraines, mais concluent un contrat de droit privé avec le client. La subordination des entreprises de transport aux dispositions de la loi sur la protection des données telle que prévue par la réforme des chemins de fer 2 constitue un traitement inégal inadmissible et une distorsion de la concurrence par rapport aux autres fournisseurs de mobilité (compagnies d'aviation). Sans l'application explicite de

l'article 23 de la LPD, des données personnelles et des profils de personnalité ne peuvent être traités (p.ex. publipostage, creusage de données, banques de données, gestion de réactions des clients) que s'il existe une base légale ou si la personne concernée a accepté (avec comme conséquence des dépenses administratives importantes). Le nouvel article 61 alinéa 1 LTV doit donc être corrigé comme suit:

¹ Lors de la fourniture des prestations de transport public, seul l'art. 23 de la loi du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD) concernant le traitement de données personnelles par des organes fédéraux est applicable.

218 Dispositions transitoires – Prévoyance professionnelle (nouveau)

En vertu du principe de l'égalité de traitement, l'UTP demande le désendettement des caisses de pension des ETC, comme cela avait été fait dans la loi fédérale sur les chemins de fer fédéraux (LCFF) du 20 mars 1998:

Section 13: dispositions transitoires

Art. 71 Prévoyance professionnelle (nouveau)

La Confédération prend en charge jusqu'à fin 1997 le montant manquant accumulé de chaque caisse de pension des entreprises de transport concessionnaires qui ont droit à l'indemnisation jusqu'à six ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la loi. La charge en résultant pour la Confédération sera activée dans le compte capital de la Confédération et reportée à la charge du compte de résultat de l'année suivante.

3 Loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transport LSST

31 Préambule

Nous faisons remarquer que l'article 57 de la Constitution fédérale règle la compétence en matière de sécurité et respectivement de protection de la population. Pour cette raison, l'article 57 de la Constitution doit être repris dans le préambule:

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse

vu les articles 57, 87 et 92 de la Constitution fédérale

vu le message du Conseil fédéral du ...

arrête:

32 Article 2 – Tâches

L'UTP refuse de faire dépendre le transfert du service de sécurité à une organisation privée d'une participation de l'entreprise de transport au capital de cette dernière. L'article 2 alinéa 3 LSST doit par conséquent être modifié comme suit:

³ Moyennant l'autorisation de l'Office fédéral, les entreprises de transport peuvent confier le service de sécurité à une organisation. L'autorisation est accordée lorsque l'organisation privée garantit que les prescriptions déterminantes seront observées. Les entreprises de transport restent responsables de l'accomplissement régulier des tâches qui sont transférées.

Le passage suivant de l'article 2 alinéa 3 LSST est supprimé: *...dont elles détiendront, individuellement ou ensemble, la majorité du capital et des voix.*

33 Article 3 – Organes de sécurité

En vue d'éliminer toute insécurité juridique, nous demandons qu'une base légale pour la vidéosurveillance, qui règle en même temps l'enregistrement et le traitement des données soit ancrée dans la nouvelle loi sur le service de sécurité, à la suite de l'article 3 LSST. Nous proposons que les dispositions de l'ordonnance concernant la vidéosurveillance par les chemins de fer fédéraux CFF (Ordonnance sur la vidéosurveillance CFF, Ovsur-CFF du 1^{er} janvier 2004) soient reprises, en respectant le sens, dans la LSST.

Art. 3 bis *Vidéosurveillance (nouveau)*

¹ *L'entreprise de transport peut surveiller au moyen d'appareils vidéo les trains et les véhicules qu'elle exploite et les installations servant aux voyageurs et à l'exploitation. La vidéosurveillance a pour but de protéger les passagers, l'exploitation et les infrastructures.*

² *La vidéosurveillance doit notamment:*

- a. protéger les clientes et les clients, le personnel et les visiteurs contre les agressions et les incivilités;*
- b. assurer la sécurité des objets de valeur;*
- c. empêcher les dommages à la propriété.*

³ *La décision d'utiliser des appareils vidéo est du ressort de l'entreprise de transports publics. Elle peut charger des tiers de planifier la vidéosurveillance, d'installer et d'exploiter les appareils vidéo et de traiter les données obtenues. Elle répond du respect des dispositions de la loi sur la protection des données. Le domaine secret des personnes ne peut être surveillé (art. 179 quater du Code pénal).*

⁴ *La vidéosurveillance doit être clairement signalée. Le service responsable, le but et la base légale de la vidéosurveillance doivent être indiqués aux endroits surveillés.*

⁵ *Les signaux vidéo peuvent être enregistrés. Lorsque les enregistrements contiennent des données personnelles, ils sont analysés au plus tard le jour ouvrable qui suit l'enregistrement, puis détruits dans les 48 heures. S'ils révèlent un fait relevant du droit civil, du droit administratif ou du droit pénal, ils peuvent être conservés jusqu'à leur communication aux autorités citées à l'alinéa 6.*

⁶ *Les enregistrements ne peuvent être communiqués qu'aux autorités suivantes:*

- a. autorités fédérales et cantonales de poursuite pénale, lorsqu'elles les exigent par une décision,*
- b. autorités devant lesquelles l'entreprise de transport dépose une dénonciation ou fait valoir des prétentions juridiques, pour autant que cela soit nécessaire pour la procédure pénale, administrative ou civile; l'autorité est également une autorité de poursuite pénale selon alinéa 6 lettre a, sa décision exigeant la communication d'enregistrements est réservée.*
- c. En outre, des données personnelles de tiers non impliqués doivent être rendues anonymes.*

⁷ *L'entreprise de transport veille à ce que les personnes non autorisées ne puissent accéder aux données personnelles. Elle règle le droit d'accès aux données personnelles. Au demeurant, les dispositions de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données, notamment les art. 16 à 25, sont applicables*

34 Article 5 – Surveillance (nouveau) – Financement du service de sécurité

Silence, ordre et sécurité sont des tâches de l'État. On ne voit pas pourquoi ceci ne serait pas valable pour les transports publics. Ce qui d'habitude est payé par le budget cantonal, doit être financé selon le projet de loi par le budget de l'entreprise de transport. A notre avis, les comptes des ETC ne doivent pas être grevés de manière supplémentaire. Nous demandons par conséquent que, dans la

nouvelle loi, les tâches du service de sécurité soient commandées et payées par les pouvoirs publics. Un nouvel article 5 bis est donc placé à la suite de l'article 5 LSST. Sa formulation est la suivante:

Art. 5 bis *Financement du service de sécurité (nouveau)*

La Confédération, les cantons et les communes indemnisent les entreprises de transport dans le cadre de leurs compétences pour les coûts planifiés comme non couverts du service de sécurité

4 Loi fédérale concernant l'abrogation et la modification de lois en raison de la réforme des chemins de fer 2

41 Loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes (LHID)

Selon la loi sur l'harmonisation des impôts (LHID), différents cantons s'attachent désormais à exploiter de nouvelles ressources financières. Ainsi, différentes communes vont introduire p. ex. une taxe touristique. Une entreprise de transport joue un rôle essentiel pour assurer et développer le transport touristique et met à disposition une infrastructure correspondante. Pour cette raison, les entreprises ne doivent pas devenir elles-mêmes l'objet de telles taxes. En plus, il est choquant que, justement dans les domaines indemnisés, de telles taxes, respectivement de telles contributions amènent indirectement à un financement des communes par la Confédération. L'art. 23 al. 1 LHID (Exceptions) doit être complété de telle manière que les ETC soient également exemptées de taxes et contributions cantonales et communales de droit public. Voici la formulation adaptée:

¹ *Sont uniquement exonérés de l'impôt et dans les cas de la litt. i (nouvelle) des taxes et contributions cantonales et communales de droit public:*

- i. les entreprises de transport au bénéfice d'une concession fédérale:
 - 1. qui n'ont pas distribué de dividendes ou de bénéfices analogues durant l'année fiscale;
 - 2. pour l'apport et le maintien de réserves selon les art. 41 la loi sur le transport de voyageurs et 64 de la loi sur les chemins de fer;
 - 3. pour le capital servant à des prestations commandées et indemnisées par la Confédération ou les cantons.

² *Les entreprises de transport concessionnaires n'acquittent des impôts que sur le dividende ou les parts de gain semblables qu'elles ont distribué*

La dernière phrase de l'article 23 alinéa 2 LHID est supprimée. Les cantons et les communes peuvent, au surplus, exonérer en tout ou en partie les entreprises de transport, lorsque leur importance dans la politique des transports et leur situation financière le justifient.

42 Loi fédérale du 2 septembre 1999 régissant la taxe à la valeur ajoutée (Loi sur la TVA)

L'UTP exige que le Conseil fédéral reçoive la compétence de libérer les contribuables qui bénéficient de dons ou de subventions ou d'autres contributions, de l'obligation de la réduction de l'impôt préalable selon article 38 alinéa 8 LTVA. L'article 90 alinéa 2 lettre g de la loi régissant la taxe sur la valeur ajoutée doit être modifié comme suit:

² Il est notamment compétent:

- g. de décider *dans quelles conditions un contribuable qui bénéficie de dons ou de subventions ou d'autres contributions des pouvoirs publics peut être libéré de l'obligation de réduction de l'impôt préalable selon article 38 alinéa 8.*

Nous justifions notre proposition comme suit: la prescription selon laquelle l'impôt préalable doit être réduit lorsque des contribuables bénéficient de dons ou de subventions, conduit dans certains domaines tels que le transport public à des flux de subventions inutiles et à des dépenses administratives considérables. Il y a lieu de renoncer à la réduction de l'impôt préalable pour autant qu'elle puisse être compensée par le paiement d'autres subventions. Un renoncement est également approprié lorsque la réduction conduit à ce que des cantons et des communes qui investissent des montants à fonds-perdus soient pénalisés et que la Confédération s'approprie une partie des montants par le décompte de la taxe sur la valeur ajoutée. Dans ce cas, le renoncement à la réduction de l'impôt préalable conduit à une quote étatique et fiscale plus basse. Les dépenses administratives auprès de l'administration fédérale et des entreprises sont réduites.

5 Loi sur les transports de marchandises LTM

La loi sur les transports de marchandises encore existante ne constitue plus qu'un tronçon auquel il manque la moitié de ses articles antérieurs. Le transport de marchandises ferroviaire a cependant toujours une grande importance politique et économique. Avec la réforme des chemins de fer 1, des règles ont été éliminées à juste titre. Mais il existe maintenant des dispositions décentralisées ou qui ne figurent même pas dans les normes suisses. A cela appartiennent en particulier tout ce qui doit être adapté au droit suisse à partir de la nouvelle COTIF. La COTIF ou Convention relative aux transports internationaux ferroviaires constitue la convention sur le trafic ferroviaire international avec des modifications non encore ratifiées de 1999. En outre, il s'agit de définir dans la loi sur les transports de marchandises la nouvelle relation de la Confédération avec le transport de marchandises ferroviaire. Il s'agit de définir des réglementations concernant les transports militaires ou de régler de manière centralisée les indemnités du trafic marchandises (p.ex. la ROLA). La révision devrait être accomplie au plus tard lors de la mise en vigueur des dispositions de la COTIF d'ici à fin 2005.

L'UTP peut s'imaginer que cette révision fondamentale et le complément à la loi sur les transports marchandises ne doivent pas avoir lieu dans le cadre la réforme sur les chemins de fer 2. La réforme sur les chemins de fer 2 devrait cependant donner l'impulsion permettant de prendre en main rapidement le renouvellement de la loi.

* * *