

PDC Secrétariat général

PH, PDC Suisse, Klaraweg 6, Case postale 5835, 3001 Berne

Monsieur
Max Friedli, Directeur
Office fédéral des transports
3003 Bern

Berne, le 13 octobre 2009

Concerne: Deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Vous nous avez invités, par votre courrier du 3 juillet 2009, à vous faire part de nos observations concernant le projet mentionné en titre. Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de nous exprimer et vous soumettons ci-après notre position.

Le PDC suisse salue la deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2 soumis en consultation. Il est important que la Suisse ait un réseau de chemin de fer moderne et compétitif et aille de l'avant avec les réformes ferroviaires, la principale ayant échoué en 2005 au Parlement. Depuis la signature de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et la Communauté européenne, l'Union européenne a progressé dans ses réformes en adoptant trois paquets ferroviaires. La Suisse s'est engagée à transposer ces paquets dans sa législation. Grâce à ce projet soumis en consultation, elle concrétise son engagement : l'accès au réseau non-discriminatoire et les réglementations sur l'interopérabilité en étant les points principaux.

La Suisse se situe au cœur du réseau européen des transports ; elle est très compétitive et à la pointe. Le PDC est convaincu qu'avec ces modifications législatives, la Suisse se donne les moyens de poursuivre sur cette voie. Elle doit cependant convenir avec ses voisins européens du timing de mise en œuvre des dispositions techniques. Notre pays s'adaptera aux développements européens quand ils seront mis en place et non pas préalablement - en effet, les dispositions techniques d'interopérabilité ne sont pas encore mises en œuvre dans les principaux pays européens.

Le PDC exige que ces modifications législatives, particulièrement la création d'un service d'attribution des sillons, ne conduisent pas à des frais et des barrières administratives élevés. La Suisse possède aujourd'hui déjà une organisation efficace d'attribution des sillons, cette dernière n'est simplement pas conforme aux directives européennes d'un point de vue d'indépendance juridique par rapport aux

Parti Démocrate-Chrétien

Klaraweg 6, Case postale 5835, 3001 Berne
T 031 357 33 33, F 031 352 24 30,
info@cvp.ch, www.pdc.ch, PC 30-3666-4

entreprises de chemin de fer. Il n'est pas nécessaire, à notre avis, de revoir tout le système, mais bien d'adapter cette instance aux exigences légitimes de l'Union européenne.

En conclusion, le PDC estime que ces modifications législatives sont essentielles pour la compétitivité du trafic ferroviaire suisse, pilier des transports dans notre pays. Elles apportent également une sécurité juridique bienvenue pour les entreprises helvétiques.

Nous vous prions de trouver notre prise de position sur les différents éléments soumis en consultation dans le formulaire ci-dessous.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez au présent courrier et vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

PARTI DEMOCRATE-CHRETIEN SUISSE

Sig.

Christophe Darbellay, Conseiller national
Président

Sig.

Tim Frey
Secrétaire général

Catalogue de questions

1. Accès non discriminatoire au réseau :

1.1 Approuvez-vous la solution proposée d'une institution de droit public visant à garantir un service d'attribution des sillons?

Nous sommes d'accord que le service d'attribution des sillons soit sous contrôle de l'administration, sans participation majoritaire des entreprises ferroviaires. Il est essentiel que le service d'attribution des sillons soit indépendant des entreprises ferroviaires, juridiquement et organisationnellement.

La nouvelle entité d'attribution des sillons doit fonctionner de manière efficace d'un point de vue financier et organisationnel. Pour le PDC, cette modification de statut et d'organisation ne doit pas entraîner de charges administratives supplémentaires trop élevées, et ainsi une augmentation des taxes pour les entreprises ferroviaires, au final pour les usagers.

1.2 Des tiers qui ne sont pas des entreprises ferroviaires doivent-ils avoir la possibilité de commander des sillons??

Plutôt non – la charge supplémentaire et les inconvénients possibles (spéculation) ne valent pas les effets positifs éventuels.

1.3 Êtes-vous d'accord avec les nouveaux rôles et le transfert des tâches régulatrices que cela implique afin de garantir l'accès au réseau non discriminatoire?

Oui, la nouvelle organisation des tâches est adéquate. Nous formulons une remarque à l'art. 90, al. 2 et 3 par lequel le Conseil fédéral obtient la compétence dans le cadre de la formulation de l'ordonnance de définir les prix des sillons. Les bases pour calculer le prix des sillons ne sont pas claires. Nous demandons de faire toute la transparence au niveau de la loi quant à cet aspect essentiel pour la compétitivité du rail suisse.

2. Interopérabilité des chemins de fer :

2.1 A votre avis, la liste des lignes interopérables (annexe 1) contient-elle toutes les lignes qui entrent en ligne de compte pour l'application des directives sur l'interopérabilité?

La Suisse doit s'adapter aux directives sur l'interopérabilité – les frontières nationales ne sont plus aussi pertinentes au niveau des transports. Par contre, il est essentiel que le trafic se fasse sans à coups. L'introduction des directives européennes d'interopérabilité doit se faire par étapes et en parallèle avec nos voisins européens. La Suisse ne doit pas jouer un rôle de pionnier en la matière. Elle doit convenir avec ses voisins européens du timing de mise en œuvre des dispositions techniques. En effet, les dispositions techniques d'interopérabilité ne sont pas encore mises en œuvre dans les principaux pays européens. Nous laissons les experts définir quelles lignes doivent être interopérables.

2.2 Voyez-vous des arguments pour ou contre l'établissement par la Confédération d'un service d'évaluation de la conformité? Quels avantages et désavantages y seraient liés du point de vue de l'économie d'exploitation et de l'économie globale?

Autant des établissements privés que publics doivent être autorisés à effectuer des évaluations de conformité. La législation doit permettre aux deux formes de voir le jour. En Suisse, les institutions privées sont actuellement en mesure de créer des certificats de conformité. Pour le PDC, le principe de subsidiarité doit prévaloir : l'Office fédéral des transports ne doit assumer cette tâche que si les solutions privées ne sont pas possibles ou ne sont pas satisfaisantes.

3. Appels d'offres dans le domaine des bus :

3.1 Êtes-vous favorables à la nouvelle possibilité selon laquelle, après expiration d'une concession, il est possible de décider si l'on souhaite mettre au concours une offre du domaine des bus et conclure une convention à long terme avec l'entreprise adjudicataire ou si l'on souhaite laisser l'offre soumise à la procédure de commande traditionnelle?

Oui. Le PDC salue le fait que la réglementation des appels d'offre pour les bus soit mise au niveau de la loi. Nous sommes d'accord avec le processus d'appel d'offres pour les lignes de bus et de son statut obligatoire. Ces modifications offrent une plus grande sécurité juridique et davantage de clarté.

Le PDC est également d'accord de ne pas appliquer une telle exigence pour le trafic ferroviaire des voyageurs.

3.2 Jugez-vous les deux nouveaux instruments « convention à long terme » et « planification des appels d'offres » utiles pour le domaine des bus?

Oui. Les deux instruments proposés donnent aux entreprises davantage de sécurité.

3.3 Estimez-vous qu'il est judicieux de régler l'octroi / le renouvellement de la concession et l'adjudication dans une seule et même décision?

Oui.

4. Financement des services de protection :

4.1 Partagez-vous notre avis sur le principe selon lequel les gestionnaires d'infrastructure doivent participer aux frais de mise à disposition des services de protection?

Le PDC est d'accord avec le nouveau mode de financement.