

## COMMUNIQUE DE PRESSE

# **Le Conseil fédéral adopte les ordonnances relatives à la réforme des chemins de fer – autres décisions concernant les CFF SA**

**Le 1er janvier 1999, le Conseil fédéral mettra en vigueur une série d'ordonnances nouvelles ou révisées, liées à la réforme des chemins de fer. Il concrétise ainsi les principes décidés par le Parlement au niveau de la loi. Par ailleurs, il a réglé le transfert de droits fonciers à la nouvelle CFF SA. Dans une décision provisoire sur les futurs statuts des CFF, il a défini les droits et obligations des organes de l'entreprise. Les tâches de l'organe de révision externe de la future entreprise "Chemins de fer fédéraux CFF" ont été confiées à la maison ATAG Ernst & Young.**

Le 20 mars 1998, les Chambres fédérales ont adopté les lois révisées et nouvelles, édictées dans le cadre de la réforme des chemins de fer (loi sur les chemins de fer, nouvelle loi sur les CFF, loi sur le transport des voyageurs, loi sur le transport public et arrêté sur le refinancement des CFF). On a ainsi décidé de soumettre les transports publics et les CFF à une réglementation fondamentalement nouvelle. Un nouvel ordre du marché verra le jour, il comprendra une libéralisation du trafic marchandises, l'accès des entreprises de transport au réseau ferroviaire et l'extension du principe de la commande à toutes les catégories de trafic. Les responsabilités politiques et de gestion ont par ailleurs été plus clairement séparées, les conditions de l'action des entreprises ont été améliorées et l'assise de la nouvelle CFF SA a été définie. Ces lois ont été révisées en conformité avec les réglementations de l'UE applicables en la matière et correspondent aux principes prévus dans l'accord bilatéral sur les transports terrestres. Le délai référendaire étant arrivé à échéance le 9 juillet 1998, le Conseil fédéral a aujourd'hui décidé de mettre en vigueur la réforme des chemins de fer le 1er janvier 1999.

### **L'ensemble des ordonnances**

En vue de la mise en vigueur de la réforme des chemins de fer, il a fallu créer cinq nouvelles ordonnances et en adapter cinq autres aux nouvelles bases légales:

- ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire, OARF (nouvelle)
- ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs, OCTV (nouvelle)
- ordonnance sur l'octroi de concessions pour les infrastructures ferroviaires, OCIF (nouvelle)
- ordonnance sur les infrastructures non soumises à la loi sur les chemins de fer, OAIF (nouvelle)
- ordonnance sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés, OPTC (révision partielle)
- ordonnance sur les chemins de fer, OCF (révision partielle)
- ordonnance sur les transports publics, OTP (révision partielle)
- ordonnance sur les horaires, OH (refonte)
- ordonnance sur les émoluments de l'OFT (refonte)

- ordonnance abrogeant et modifiant les ordonnances sur la base de la réforme des chemins de fer (nouvelle)

### **Quelques ordonnances en particulier**

Sur le fond et sur le plan politique, les ordonnances importantes sont surtout celles qui concernent l'accès au réseau, les concessions pour l'infrastructure, le trafic des voyageurs et la promotion du trafic combiné. Les autres ordonnances modifiées portent principalement sur des questions techniques ou formelles.

La nouvelle **ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)** applique les principes déjà contenus dans la loi sur les chemins de fer. Elle précise notamment les règles concernant l'autorisation d'accéder au réseau. Elle fait apparaître comment cet accès est accordé sur le plan de l'organisation (y c. les délais) et comment se règlent les questions d'exploitation qui doivent être régies par l'Etat. L'OARF ne comprend en revanche pas les prix de sillons, mais elle définit les critères applicables à leur calcul. Selon l'art. 9b de la loi sur les chemins de fer, le calcul des prix des sillons du trafic voyageurs et la fixation des prix minimaux sont du ressort de l'Office fédéral des transports (OFT). Les prix des sillons du trafic marchandises sont fixés par les entreprises d'infrastructure mêmes, mais ils ne doivent pas être inférieurs au prix minimal arrêté par l'OFT.

La nouvelle **ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV)** régit la concession créée dans le transport des voyageurs à la suite de la séparation des transports et de l'infrastructure du secteur ferroviaire. Elle remplace également l'ordonnance sur les concessions de transport par automobiles (OCTA), l'ordonnance sur la navigation soumise à concession ou à autorisation et les articles 1 et 2 de l'ordonnance sur les trolleybus. Le régime des concessions est déjà défini à l'article 4 de la loi sur le transport des voyageurs. L'ordonnance adoptée aujourd'hui règle la procédure et les compétences. Selon le type de courses à effectuer, elle met la CFF SA sur un pied d'égalité avec les autres entreprises de transport concessionnaires (ETC) en prévoyant dorénavant une concession et/ou une autorisation fédérale ou cantonale pour elle aussi.

La nouvelle **ordonnance sur l'octroi de concessions pour les infrastructures ferroviaires (OCIF)** est le pendant de l'OCTV pour le secteur de l'infrastructure. Elle régit la procédure applicable à l'octroi de la concession d'infrastructure.

L'actuelle **ordonnance sur la promotion du trafic combiné (OPTC)** est révisée. La procédure pour la commande et l'indemnité du trafic combiné et du transport des véhicules à moteur accompagnés est alignée sur celle qui est valable pour le trafic régional des voyageurs. Tout le trafic combiné (y compris les conteneurs) sera donc dorénavant compris dans les catégories de transport donnant droit à l'indemnité.

### **Transferts de droits fonciers à la nouvelle CFF SA**

En édictant la nouvelle loi sur les CFF, il a été décidé de transformer les CFF en une société anonyme de droit public. En liaison avec la constitution de celle-ci, il a fallu procéder à une répartition de la fortune qui se répercute aussi sur le patrimoine foncier. Dans sa décision, le Conseil fédéral a désigné les biens-fonds, les droits réels limités ainsi que les contrats qui seront transférés à la nouvelle CFF SA.

## **Statuts des nouveaux CFF: décision provisoire concernant les organes de la SA**

Vu la nouvelle loi sur les CFF, la nouvelle société anonyme de droit public CFF acquiert automatiquement sa personnalité juridique dès le 1er janvier 1999. Pour garantir l'exercice des droits civils de l'entreprise, les droits et obligations de ses organes doivent être définis dès aujourd'hui. Cette décision est de nature provisoire puisque des points importants des statuts de l'entreprise dépendent du bilan d'ouverture, qui ne sera toutefois connu qu'au printemps 1999. C'est uniquement à ce moment-là qu'il sera possible d'établir définitivement les dispositions relatives au capital-actions, à la nature des actions (actions nominatives et/ou au porteur), ainsi qu'à leur division et à leur nombre.

S'agissant du conseil d'administration, le Conseil fédéral a arrêté les points suivants: il comprendra au plus neuf membres, dont deux représentants du personnel. Tous ses membres seront élus par l'assemblée générale et leur responsabilité sera donc régie par les dispositions du droit sur les sociétés anonymes. Il est ainsi tenu compte des principes de la réforme des chemins de fer, selon lesquels les fonctions politiques doivent être clairement séparée de celles de la gestion.

### **Organe de révision externe des nouveaux CFF**

Le droit sur les sociétés anonymes exige un organe de révision pour ces dernières. Le Conseil fédéral a confié cette fonction à la maison ATAG, Ernst & Young (ATAG).

Berne, le 25 novembre 1998

**D**épartement de l'**E**nvironnement, des  
**T**ransports, de l'**E**nergie et de la  
**C**ommunication

Service de presse

**Renseignements:** Office fédéral des transports, Etat-major de la communication,  
tél.: 031/322 36 43

Les textes des ordonnances en langue française et allemande peuvent être  
demandés à la même adresse