

## **Le libre accès au réseau ferroviaire, condition préalable au transfert du trafic**

### **1. Cadre**

Les entreprises ferroviaires étrangères reçoivent, sur la base d'un certificat de sécurité émis par l'Office fédéral des transports, l'accès au réseau ferroviaire suisse. Cet accès est un des éléments d'une stratégie générale des transports devant renforcer la compétitivité du rail et permettre un transfert du trafic vers celui-ci. Le transfert du trafic ne peut réussir que si une continuité de la responsabilité du trafic marchandises ferroviaire transfrontalier est assurée, à l'image de la situation prévalant sur la route ou dans les airs. De cette façon, l'acheminement des marchandises sur le rail sera plus rapide, plus efficace et davantage conforme à l'horaire.

### **2. Ouverture réciproque des réseaux ferroviaires**

La compétitivité du rail est renforcée par la réforme des chemins de fer, par d'importants investissements dans l'infrastructure ainsi que par les mesures de transfert du trafic. Dans ce contexte, l'accord sur les transports terrestres, entré en vigueur début 2002, joue également un rôle important. La Suisse et l'UE y ont convenu de l'ouverture réciproque du réseau ferroviaire pour le transport de marchandises. La Suisse autorise l'accès à son réseau aux chemins de fer disposant d'ores et déjà d'un accès au réseau dans un pays de l'UE et obtient réciproquement le même droit.

Grâce à la libre circulation des chemins de fer, les transports ferroviaires deviennent plus efficaces, meilleur marché et plus rapides. De cette manière, il est possible de gagner du temps à la frontière dans la mesure où il ne sera plus nécessaire de procéder à la permutation coûteuse du mécanicien de locomotive et du matériel roulant. Celle-ci n'aura lieu que dans les cas où l'exploitation l'exige. Pour les clients, il sera désormais plus facile et plus intéressant de faire transporter les marchandises sur le rail étant donné qu'une seule entreprise ferroviaire assumera la responsabilité de l'ensemble du trajet. Si les frontières nationales continuaient de représenter des barrières contraignantes tant pour les mécaniciens de locomotive que pour les salaires, alors le trafic ferroviaire de marchandises serait désavantagé par rapport à la route et la politique de transfert du trafic serait torpillée.

### **3. Le siège de l'entreprise déterminant pour les conditions de travail**

Dans le secteur du bâtiment et de l'agriculture, la loi sur le détachement des salariés et les mesures d'accompagnement sur la libre circulation des personnes régissent les conditions de travail de la main d'oeuvre étrangère. Par contre, dans le secteur des transports, le siège de l'entreprise est déterminant. Il en va ainsi pour le transport routier et aérien mais cela doit également être réglé ainsi en ce qui concerne le rail. Ainsi, il serait impensable que le pilote d'un avion ou qu'un chauffeur routier soit mieux payé pour le trajet qu'il effectue en Suisse. Pour les entreprises étrangères, cela signifie que les conditions de travail en vigueur en Allemagne ou en France sont applicables. Par contre, le certificat de sécurité permettant de contrôler le personnel et les véhicules continue de relever de la compétence du pays concerné.

#### **4. Conventions collectives de travail et contrôles**

Cela ne signifie toutefois pas que la Suisse accepte des conditions de travail illégales voire même un dumping salarial de la part d'entreprises de transport ferroviaire étrangères. Plusieurs mesures permettent d'intervenir:

- Des conventions collectives de travail entre les entreprises et les associations du personnel dans le secteur européen du trafic marchandises de transit constituent la mesure la plus efficace. CFF Cargo SA a conclu une telle CCT. Le DETEC souhaiterait que les syndicats et les entreprises des différents pays européens parviennent à un accord en la matière. En ce qui concerne le BLS, le représentant de la Confédération au sein du Conseil d'administration a reçu pour mandat de s'engager en faveur d'une conclusion rapide de la CCT. En outre, le canton de Berne, en tant que principal propriétaire du BLS doit faire le nécessaire pour que cette CCT soit conclue dans les meilleurs délais.
- L'idée d'un échange de prestations est intéressante notamment quand les chemins de fer et les associations du personnel trouvent un accord dans le cadre des possibilités qu'offre l'exploitation, afin que les mécaniciens suisses de locomotive aient le droit de parcourir autant de kilomètres en dehors du pays que leurs homologues de l'étranger en Suisse.
- Dans le cas d'autorisations d'accès au réseau accordées par la Suisse (à des entreprises ayant leur siège ou des filiales en Suisse), la loi sur les chemins de fer prescrit l'observation des prescriptions du droit du travail et la garantie des conditions de travail usuelles dans la branche. Dans ces cas de figure, l'OFT a reçu l'ordre d'appliquer systématiquement l'obligation de déclaration et de publication des conditions de travail et de procéder à un contrôle de plausibilité sur la base de critères clés que sont le salaire, les vacances et le temps de travail. Une méthode similaire est appliquée pour les concessions octroyées dans le secteur postal et elle y a fait ses preuves.

#### **5. Procédures juridiques possibles**

Lorsque certains indices montrent que les dispositions régissant l'accès au réseau ne sont pas respectées ou sont transgressées, il existe plusieurs moyens d'intervenir:

- L'OFT a la possibilité d'agir de son propre chef sur la base d'une présomption d'abus. Cette procédure se termine par un constat des faits et une évaluation. Si des mesures correctives doivent être ordonnées, elles le seront dans le cadre d'une décision sujette à recours.
- Il est possible de recourir contre une autorisation d'accès au réseau délivrée par l'OFT auprès de la commission de recours en matière d'infrastructure et d'environnement.
- L'OFT peut également intervenir suite à une dénonciation (dénonciation à l'autorité de surveillance conformément à l'art. 71 PA; RS 172.021, Loi fédérale sur la procédure administrative).

Berne, le 3 décembre 2004

Office fédéral des Transports  
Politique et Communication