

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
(DETEC)

Réforme des chemins de fer 2

Rapport sur les résultats de la consultation

Berne, octobre 2004

Situation initiale

La procédure de consultation sur la réforme des chemins de fer 2, ouverte par l'arrêté du Conseil fédéral du 19 décembre 2003 a duré jusqu'à fin avril 2004. Les dernières des 106 réponses sont arrivées vers la mi-juin.

Selon le mandat du Parlement et du Conseil fédéral, les principaux contenus de la réforme des chemins de fer 2 sont les suivants:

- nouveau régime et harmonisation du financement de l'infrastructure
- nouvelle réglementation du service de sécurité
- garantie du libre accès non discriminatoire
- égalité de traitement des entreprises de transport.

Marche à suivre

Le présent rapport traite l'ensemble des 31 questions posées et présente chaque fois les dix réponses les plus importantes tirées de la consultation. Il s'agit des participants suivants : les quatre partis gouvernementaux, les deux plus grands chemins de fer (CFF et BLS), la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CDTP), l'Union des transports publics (organisation regroupant les entreprises de transport public en Suisse, UTP), économiesuisse (association faîtière de l'économie suisse) et le Syndicat du personnel des transports (SEV). D'autres réponses de diverses entreprises, organisations ou services de l'administration fédérale ou cantonale sont aussi présentées de cas en cas.

Les éventuels scénarios sur l'évolution du paysage suisse ne sont pas traités dans le présent rapport. Ils font l'objet d'un projet séparé.

Résumé des résultats

La majeure partie des milieux concernés préconise en principe le projet et le considère comme urgent. Les cantons et l'Union des transports publics souhaitent qu'il soit présenté rapidement au Parlement.

En principe, le PS et l'UDC rejettent le projet parce qu'il manque, à leur avis, des éléments importants. Les deux partis exigent que pratiquement toutes les questions en suspens dans le domaine des transports publics ou des chemins de fer soient intégrées dans la réforme des chemins de fer 2. Il s'agit notamment des questions suivantes : financement du trafic d'agglomération, coûts subséquents des grands projets et paysage ferroviaire suisse. Une deuxième consultation sera organisée par la suite.

La consultation a toutefois aussi montré clairement que la réforme des chemins de fer 2 ne doit pas s'occuper d'autres thèmes. D'une part, il s'agit de ne pas augmenter la complexité du projet. D'autre part, il est prévu d'élaborer des projets distincts sur les questions mentionnées par le PS et l'UDC. Le futur aménagement du paysage ferroviaire suisse n'a pas besoin de nouvelles bases légales et devra être mis en œuvre avant l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer 2. Le processus a déjà commencé (cf. projets tels que BLS/RM, SOB+, message sur les modifications du financement des projets FTP, Dopo Avanti, etc.). La plupart des milieux consultés souhaitent que la réforme des chemins de fer 2 soit soumise rapidement au Parlement.

Dans leurs principes, les questions suivantes ne sont pas contestées :

- Financement de l'infrastructure par des conventions sur les prestations pour toutes les entreprises de transport
- Passage de la responsabilité financière du réseau ferroviaire en trois volets (Confédération, Confédération/cantons, cantons) à deux volets uniquement (Confédération ou cantons; c'est-à-dire réseau de base et réseau complémentaire)
- Nouvelle base légale pour le service de sécurité des entreprises ferroviaires (police des chemins de fer)
- Egalité de traitement des entreprises de transport dans les domaines des impôts et du financement des investissements
- Précisions dans la procédure de commande du transport régional des voyageurs.

Des décisions doivent être prises dans les domaines suivants:

- Définition du réseau de base et du réseau complémentaire
- Equipement en armes à feu des agents du service de sécurité des entreprises de transport
- Rôle de la commission d'arbitrage
- Financement du matériel roulant
- Indépendance du service d'attribution des sillons
- Rôle de propriétaire de l'OFT et du DETEC
- Assainissement des caisses de pensions des entreprises de transport
- Exonération fiscale des entreprises de transport
- Protection des travailleurs et conditions de travail usuelles dans la branche
- Loi sur les voies de raccordement et loi sur le trafic marchandises.

Table des matières

1	Introduction.....	5
2	Participants à la procédure de consultation.....	5
2.1	Cantons	5
2.2	Autorités judiciaires.....	5
2.3	Partis politiques	5
2.4	Associations, entreprises de transport, autres organisations	6
3	Analyse des réponses (selon le catalogue des questions, numéros 1 à 31).....	9
3.1	Bases et objectifs de la réforme des chemins de fer 2 (questions 1 à 4)	9
3.2	Contenu de la réforme des chemins de fer 2.....	10
3.2.1	Nouveau régime du financement de l'infrastructure	10
3.2.2	Service de sécurité (police des transports, questions 14 – 15)	13
3.2.3	Garantie d'un accès non-discriminatoire du réseau (question 16)	14
3.2.4	Egalité de traitement des entreprises de transport au niveau de la loi (questions 17 à 22)	15
3.3	Compléments aux réformes antérieures.....	18
3.4	Commentaire sur les textes de loi	23
3.4.2	Loi sur les chemins de fer (LCdF), art. 49 (question 31)	24
4.	Prises de position sur les sujets non concernés par les projets de consultation	24
4.1.	Partage des rôles entre OFT et DETEC	24

1 Introduction

Par décision du 12 décembre 2003, le Conseil fédéral a autorisé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) à ouvrir une procédure de consultation sur la réforme des chemins de fer 2.

La procédure de consultation a duré jusqu'au 30 avril 2004.

2 Participants à la procédure de consultation

La procédure de consultation a été ouverte le 9 janvier 2004, une lettre ayant été envoyée aux participants.

Tous les cantons, le Tribunal fédéral, les partis représentés à l'Assemblée fédérale et les organisations spécialisées et économiques intéressées ont été invités à donner leurs avis :

2.1 Cantons

CDTP Conférence des directeurs cantonaux des transports publics

Cantons : AI, AR, AG, BL, BS, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

Aucune réponse ou aucune réponse quant au fond:

Canton de TG

2.2 Autorités judiciaires

Tribunal fédéral, Tribunal fédéral des assurances

Commission de la concurrence

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer

2.3 Partis politiques

PRD Parti radical-démocratique

PDC Parti démocrate-chrétien

PS Parti socialiste

UDC Union démocratique du centre

PPE Parti populaire évangélique

PES Parti écologiste suisse (Les Verts)

UDF Union démocratique fédérale

PCS Parti chrétien social

Aucune réponse:

PLS Parti libéral suisse

POP Parti suisse du Travail

SD Démocrates suisses

GB Grünes Bündnis

Lega Lega dei Ticinesi

Links-Alternative

Solidarités

2.4 Associations, entreprises de transport, autres organisations

economiesuisse

USAM Union suisse des arts et métiers

Schweizer Arbeitgeberverband

CP Centre Patronal

USP Union suisse des paysans

USS Union syndicale suisse

VSA Vereinigung Schweizerischer Angestelltenverbände

CFF Chemins de fer fédéraux

BLS Chemin de fer du Loetschberg

La Poste suisse

CNG Christlichnationaler Gewerkschaftsbund der Schweiz

VPOD Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste

SEV Syndicat du personnel des transports

Transfair Christliche Gewerkschaft service public und Dienstleistungen Schweiz

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

ACS Automobile Club de Suisse

TCS Touring Club Suisse

ATE Association Transports et Environnement

VSS Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute

SGL Schweizerische Gesellschaft für Logistik

SSC Swiss Shipper's Council

SSV Schweizerische Schifffahrtsvereinigung

SSV Schweizerischer Spediteur-Verband

LITRA Service d'information pour les transports publics

UTP Union des transports publics

ASVT Geschäftsstelle Ausschuss Verkehr und Transporte

CITRAP Communauté d'intérêts pour les transports publics

Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft

VAP Association Suisse des Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés

PRO BAHN Pro Bahn Schweiz

Association des communes suisses

UVS Union des villes suisses

SAB Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete

SVI Schweizerischer Verkehrsingenieure

SVWG Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft

EV Erdöl-Vereinigung

FST Fédération suisse du tourisme

SKS Stiftung für Konsumentenschutz

KF Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz

FRC Fédération romande des consommatrices

SAEB Schweizerische Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter

Initiative des Alpes, comité d'initiative

SGU Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz

SBN Schweizerischer Bund für Naturschutz

Naturfreunde Schweiz

Société Suisse pour la Protection de l'Environnement

WWF World Wildlife Fund Suisse

SL Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und -pflege

Commission fédérale de la protection de la nature et du paysage

Eidgenössische Kommission für Lufthygiene
 BSF Bund Schweizerischer Frauenorganisation
 Migros-Genossenschafts-Bund
 Coop Schweiz (Basel)
 SVME Schweizerischer Verband für Materialwirtschaft und Einkauf
 AGAK Aktionsgemeinschaft der Arbeitnehmer und Konsumenten
 AFV Aktion Freiheit und Verantwortung
 RN Redressement National
 Tunnel du Grand-Saint-Bernard SA
 SISEX Société italo-suisse d'exploitation du tunnel du Grand-Saint-Bernard
 VHTL Zentralsekretariat der Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport und Lebensmittel
 FRS Fédération routière suisse
 UPSA Union professionnelle suisse de l'automobile
 LRS Les Routiers Suisse
 sffv Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband
 asa Vereinigung der Strassenverkehrsämter
 VSAI Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure
 Hupac AG

Aucune réponse ou aucune réponse quant au fond:

Schweizer Arbeitgeberverband
 VSA Vereinigung Schweizerischer Angestelltenverbände
 CNG Christlichnationaler Gewerkschaftsbund der Schweiz
 LFSA Landesverband freier Schweizerischer Arbeitnehmer
 VPOD Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
 Transfair Christliche Gewerkschaft service public und Dienstleistungen Schweiz
 ACS Automobile Club Suisse
 VSS Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute
 SGL Schweizerische Gesellschaft für Logistik
 SSC Swiss Shipper's Council
 SSV Schweizerische Schifffahrtsvereinigung
 SSV Schweizerischer Spediteur-Verband
 ASVT Geschäftsstelle Ausschuss Verkehr und Transporte
 Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft
 SVWG Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft
 KF Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz
 FRC Fédération romande des consommatrices
 SAEB Schweizerische Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter
 SGU Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz
 SBN Schweizerischer Bund für Naturschutz
 Naturfreunde Schweiz
 WWF World Wildlife Fund
 SL Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und-pflege SL
 Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission
 BSF Bund Schweizerischer Frauenorganisationen
 Coop Schweiz (Basel)
 SVME Schweizerischer Verband für Materialwirtschaft und Einkauf
 AGAK Aktionsgemeinschaft der Arbeitnehmer und Konsumenten
 AFV Aktion Freiheit und Verantwortung
 RN Redressement National
 Tunnel du Grand-Saint-Bernard SA
 SISEX Société italo-suisse d'exploitation du tunnel du Grand-Saint-Bernard
 VHTL Zentralsekretariat der Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport und Lebensmittel

LRA Les Routiers Suisse
Sffv Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband
Asa Vereinigung der Strassenverkehrsämter
VSAI Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure

Réponses supplémentaires

VSIG Fédération suisse des importateurs et du commerce de gros, Bâle
Schweizerischer Friedensrat
SECURITRANS Public Transport Security SA
VSPB Verband Schweizerischer Polizei-Beamter
ACVS Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des
Fürstentums Liechtenstein
ASS Stiftung Archiv Schnüffelstaat Schweiz
„Big Brother Awards“
Cargo Forum Schweiz
Schweizer Hotelier-Verein – hôtellerie suisse
Swissoil - Commerce
Ernst & Young
VAO Verkehrsverband Aargau Ost
VöV ZH Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich
Gewerkschaft Kommunikation
RM Regionalverkehr Mittelland
RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn
SOB Schweizerische Südostbahn AG
RhB Rhätische Bahn
MGB Matterhorn Gotthard Bahn
Schutzkomitee der privaten BLS-Aktionäre
DB Deutsche Bahn AG
Eidgenössischer Datenschutzbeauftragter
DSB Die Schweizerischen Datenschutzbeauftragten
OFS Office fédéral de la statistique
3 particuliers

3 Analyse des réponses (selon le catalogue des questions, numéros 1 à 31)

3.1 Bases et objectifs de la réforme des chemins de fer 2 (questions 1 à 4)

Le projet de réforme des chemins de fer 2 est largement accepté dans son **orientation générale**, à savoir la réforme technique des instruments de financement de l'infrastructure. Parmi les partis représentés au gouvernement, le PS et l'UDC rejettent le projet en principe. Les autres partis estiment que les contenus de la réforme sont justifiés et doivent être abordés. Le Tribunal fédéral ne s'est pas prononcé quant au fond. Les syndicats sont favorables à la réforme des chemins de fer 2, mais argumentent surtout dans leur optique personnelle. Dans ses remarques liminaires, le SEV recommande au Conseil fédéral de faire déclarer obligatoire une convention collective de travail (CTT) pour les transports publics suisses.

Deux organismes importants estiment que la réforme des chemins de fer est urgente. Il s'agit, d'une part, de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CDTP). Mais elle regrette *que divers projets de financement des transports publics soient traités dans des projets séparés*. Pour la CDTP, le nouveau régime du financement de l'infrastructure est prioritaire. D'autre part, l'Union des transports publics (UTP) qualifie la réforme de nécessaire et d'urgente ; le nouveau régime du financement de l'infrastructure est aussi un point fondamental. La CDTP et l'UTP estiment que la question du « paysage ferroviaire » est aussi un problème à régler en priorité, mais elles acceptent que cette problématique soit exclue du contenu de la réforme des chemins de fer 2.

Pour l'UTP, la réforme des chemins de fer 2 doit terminer l'harmonisation des conditions de financement des CFF et des entreprises de transport concessionnaires (ETC). Par ailleurs, l'accent doit être mis sur la garantie d'un système de transports publics attrayants et performants, où une concurrence accrue sert de moyen pour améliorer l'efficacité. Il est aussi important de traiter les entreprises de transport (ET) sur un pied d'égalité et de mettre en oeuvre le droit de l'UE. Cette vision des choses est partagée par les ET (avec certaines réserves de la part des CFF). Il en va de même, en principe, pour les réponses des diverses associations économiques, bien que leur organisation faîtière *economiesuisse* considère que la réforme ne va globalement pas assez loin. Ainsi, on regrette que la réforme renonce à une autre étape de libéralisation, abandonnant ainsi une possibilité d'améliorer encore l'efficacité du rail et d'accroître sa compétitivité vis-à-vis de la route. Diverses autres organisations non invitées ne se sont pas prononcées sur les questions liminaires, mais se sont concentrées principalement sur la question de la nouvelle base légale applicable au service de sécurité des ET.

Quant à savoir s'il était juste d'exclure certains thèmes, les réponses des participants divergent : alors que le PRD exige une révision du présent projet, notamment à la lumière de la nouvelle réglementation de la péréquation financière, de l'impôt sur les huiles minérales et de la meilleure transparence des coûts d'autres grands projets ferroviaires, le PS veut intégrer le paysage ferroviaire et l'UDC souhaite que l'on esquisse une solution pour le problème des caisses de pensions. Cette demande est d'ailleurs partagée nettement par une majorité des associations économiques, des syndicats (SEV), de l'UTP et de la CDTP. Les cantons pensent que d'autres mesures sont nécessaires concernant la libéralisation, la privatisation et la séparation juridique de l'infrastructure et des transports. D'autre part, les ET consultées ne sont pas favorables à d'autres mesures de privatisation et de libéralisation. En revanche, elles accordent une nette priorité à l'assainissement des caisses de pensions. Pour le BLS, la distribution, en tant que prestations donnant droit à l'indemnité, doit être reconnue, le chargement des automobiles doit être mentionné explicitement en tant qu'objet de la concession pour le transport des voyageurs, et le renouvellement de la loi sur les voies de raccordement doit être intégré à la réforme des chemins de fer.

Il y a un consensus quant à la question de savoir **s'il faut financer par des conventions sur les prestations toutes les entreprises dont l'infrastructure est cofinancée par la**

Confédération. L'instrument de la convention sur les prestations est notamment approuvé par les cantons au vu de son approche technique conforme au « New Public Management ». *Mais ils relèvent aussi des problèmes de délimitation, étant donné que d'autres grands projets ferroviaires sont financés séparément et par d'autres mécanismes.* Les chemins de fer regroupés dans l'UTP approuvent le nouveau mode de financement, mais exigent, à titre de solution transitoire pour le trafic d'agglomération, un neuvième crédit-cadre de 450 millions de francs sur un période de trois ans. Les chemins de fer et les cantons mettent spécialement l'accent sur le fait que les conventions sur les prestations ne doivent pas être modifiées unilatéralement (pour des raisons d'économies).

Parmi les partis, le PRD et l'UDC ne fournissent pas de réponse sur cette question (le PS aimerait d'abord que l'on éclaircisse les conditions de propriété dans le domaine des chemins de fer à voie normale) ; le PDC et l'UDC, de même que les autres petits partis approuvent l'instrument de la convention sur les prestations, telle qu'elle est proposée. Les associations économiques et la grande majorité des autres organisations consultées sont aussi favorables à cette solution. Les syndicats sont un peu sceptiques, le SEV est d'accord à condition que la sécurité de la planification soit maintenue et non menacée par les coupes budgétaires.

Il n'y a pas de consensus parmi les partis en ce qui concerne la question de savoir **si la Confédération doit à l'avenir financer une partie des investissements par un renforcement des propres capitaux**. Le PS aimerait que la question fondamentale soit éclaircie, le PDC est d'accord et l'UDC est contre, parce qu'une telle modification de pratique signifierait que les diverses ET ne sont pas à même de rembourser les emprunts octroyés pour l'infrastructure. Les autres partis, la majeure partie des associations économiques et les autres organisations sont d'accord, mais certaines ajoutent que la Confédération ne doit pas s'endetter outre mesure. L'UTP complète son accord en ajoutant que l'entreprise intégrée ne doit pas être éliminée par ce moyen et que la Confédération ne doit pas diriger un nombre important de ces entreprises intégrées.

3.2 Contenu de la réforme des chemins de fer 2

3.2.1 Nouveau régime du financement de l'infrastructure (Questions 5 – 13)

Comme cela est présenté dans le rapport mis en consultation, il y a actuellement 3 modes de financement de l'infrastructure (Confédération, Confédération et cantons, cantons), vu les critères historiques. **La réforme des chemins de fer 2 vise à passer à un financement en deux volets (Confédération ou cantons)**, compte tenu de critères purement fonctionnels. Ainsi, la Confédération serait compétente pour les lignes d'importance nationale et les cantons financeraient les lignes dont la fonction de desserte est purement régionale ou locale.

Ce changement du mode de financement suscite un très large accord : l'UTP et les cantons, principalement, estiment judicieuse la répartition en un grand réseau de base et en un petit réseau complémentaire. Mais les cantons exigent aussi une réduction des interfaces. Dans leurs réponses individuelles, ils se sont prononcés extensivement sur cette question.

Naturellement, les commentaires des régions fortement touchées par un éventuel réseau complémentaire sont sceptiques: ainsi, le canton du Jura doute de la volonté du Conseil fédéral et du Parlement de participer à l'avenir au financement du réseau des Chemins de fer du Jura. Il craint d'autres coupes budgétaires suite aux efforts d'économie de la Confédération. Le canton de Fribourg demande que les lignes secondaires fonctionnant selon le principe de l'accès au réseau soient cofinancées à l'avenir. En tant que canton concerné, Vaud se prononce en faveur du fait que la Confédération et les cantons continuent de financer en commun le futur réseau complémentaire, notamment parce que les cantons n'ont aucune in-

fluence sur l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, d'autant plus qu'il s'agit de frais fixes. La réponse du canton de Neuchâtel va dans la même direction, car ce canton périphérique a une situation financière fragile. La surcharge résultant de l'entretien de l'infrastructure dépasserait donc ses possibilités et conduirait nécessairement à une diminution de la qualité du service public dans le trafic régional.

En Suisse alémanique, huit cantons sont touchés par la variante « grand réseau de base », désormais déterminante. Il s'agit tout particulièrement de AG, AR et BL. Dans sa prise de position, AG se concentre sur le Seetalbahn et exige instamment, en accord avec le canton de Lucerne, que cette ligne soit intégrée dans le réseau de base, parce qu'elle dessert notamment des régions très peuplées et qu'elle relie l'agglomération lucernoise au nœud de Lenzbourg. Par ailleurs, le « grand réseau plus » est plébiscité, selon les critères de l'UTP (voir ci-dessous). Le canton de BL, plus fortement touché par la solution prévue, n'a rien à objecter à la nouvelle réglementation, mais il relève néanmoins que les modèles de cofinancement de la Confédération doivent aussi rester possibles à l'avenir pour les lignes du réseau complémentaire (trafic local, particulièrement les agglomérations). Enfin, Appenzell Rhodes-Extérieures s'en prend à l'optique de la Confédération, axée sur le passé, et s'oppose à ce que la Confédération puisse déléster ses finances à moyen et à long terme au détriment des cantons, ce qui conduirait inévitablement à une réduction de l'offre des transports publics. Le canton d'OW exige que le Chemin de fer LSE soit intégralement intégré dans le réseau de base. BS attend de la Confédération qu'elle ne trouve pas seulement de nouvelles solutions pour le financement de l'infrastructure, mais résolve aussi les problèmes les plus urgents du trafic d'agglomération, à savoir alléger les agglomérations des grandes villes et leurs zones d'influence.

Les associations économiques se rallient en règle générale à leur association faîtière économiquesuisse et approuvent le passage au financement de l'infrastructure en deux volets et, partant, à la subdivision du réseau en un réseau de base et en un réseau complémentaire. Elles argumentent que cette solution correspond aussi au principe de la nouvelle péréquation financière.

Les organisations de la branche telles que l'Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés (VAP) ont des avis différenciés à propos des critères de répartition des deux réseaux. Le VAP souhaite que le volume effectif du trafic marchandises soit analysé par destination et que ce volume soit pondéré. Il en résulte que les tronçons ayant plusieurs clients et les flux de trafic nationaux et internationaux seront classés dans le réseau de base. Les organisations actives dans la promotion des transports publics telles que l'ATE ou la LITRA préconisent la séparation en deux réseaux. Il en va de même de nombreuses autres associations similaires, surtout en vue de réduire le nombre des interfaces.

Les partis sont divisés: alors que le PRD et le PDC se prononcent en faveur du système actuel et considèrent que la possibilité de nouvelle répartition des compétences entre la Confédération et les cantons se situe plutôt dans les débats sur la nouvelle péréquation financière, le PS souhaite d'abord que les questions fondamentales inhérentes au paysage ferroviaire soient éclaircies. L'UDC est le seul parti gouvernemental qui approuve la solution esquissée.

Dans l'optique des diverses ET, la situation se présente de manière différenciée : pour les CFF, le passage est plutôt défavorable, ils s'attendent à davantage d'interfaces. Le SOB subordonne son accord au respect d'une stricte neutralité des coûts. Les ET plus petites (RhB et MGB) exigent que tout le réseau ferroviaire (à l'exception de l'infrastructure des trams) soit intégré dans la responsabilité financière de la Confédération. Cela ne vaut pas pour le BLS, qui approuve clairement la solution esquissée.

Petit ou grand réseau de base? Cette question suscite chez tous les participants une réponse claire en faveur du grand réseau de base. Dans leur réponse commune (CDTP), les

cantons vont même plus loin et plaident pour un « grand réseau de base plus », définissant aussi une liste de critères d'attribution ad hoc qui sont plus complets que ceux formulés dans le rapport mis en consultation. Sur cette question également, les partis politiques ne partagent pas le même avis. Le PRD est favorable au maintien du système actuel aussi longtemps que les répercussions financières des autres grands projets ferroviaires ne sont pas plus transparentes, alors que le PDC, l'UDC et le PS donnent la préférence au grand réseau de base. Cette opinion est aussi partagée par les petits partis tels que le PCS, le PPE et l'UDF.

La question de savoir si **les critères d'attribution doivent être définis dans la loi ou s'il faut définir le réseau de base lui-même** a suscité différentes réponses. Les ET sont d'avis que les dimensions du réseau de base devraient être définies directement dans la loi. Dans leur réponse commune, les cantons exigent aussi une définition dans la loi (complétée par une carte), ainsi que la présentation d'une procédure qui permette des modifications et des adaptations ultérieures du réseau de base. Les associations économiques et les organisations s'occupant de politique des transports estiment, elles, que seuls les critères d'attribution doivent être définis dans la loi. Il en va de même des partis, à l'exception du PRD et du PS, qui ne se prononcent pas sur cette question.

Un grand consensus s'instaure sur **la question de savoir si les installations d'accueil en dehors des nœuds doivent être de la responsabilité financière des cantons**. La réponse est négative : au niveau des cantons (CDTP), on estime que ces installations sont l'affaire du propriétaire du réseau de base, à savoir la Confédération. Les cantons se rallient tous à cette opinion dans leurs propres prises de position. Les associations économiques et les organisations s'occupant de politique des transports rejettent la reprise de la responsabilité par les cantons, parce qu'il en résulterait de nouvelles interfaces. A une exception près (le PCS qui souhaite maintenir une certaine co-responsabilité des cantons), tous les partis se prononcent dans le même sens. Pour l'UTP, une participation des cantons doit encore rester possible dans des « cas spéciaux ». Les ET consultées rejettent unanimement une telle participation des cantons.

Dans l'optique des organismes consultés, **les conventions sur les prestations, assorties d'un (ou deux) crédits d'engagement**, représentent une solution moderne conforme à la politique du marché (avec deux crédits d'engagement, les premiers fonds seraient pour l'infrastructure des CFF, les seconds pour les autres entreprises). Ces constatations sont faites par la CDTP. A l'instar des cantons dans leurs prises de position individuelles, la CDTP se prononce pour un seul crédit d'engagement en faveur de tout le réseau ferroviaire, sans traitement particulier des CFF. Une convention sur les prestations, assortie d'un crédit d'engagement, est unanimement reconnue comme un instrument approprié pour atteindre les objectifs de la politique des transports. Les autres organismes consultés ne sont pas tout à fait d'accord sur le nombre (1 ou 2) des crédits. L'UTP estime que deux crédits doivent être alloués, parce que la grandeur des CFF justifie l'influence du Parlement. Les CFF partagent cette opinion, de même que le BLS et les autres ET ayant présenté une réponse individuelle (SOB, RhB et MGB). Pour justifier le double crédit, on fait valoir le risque d'une lutte pour la répartition des fonds entre les CFF et les chemins de fer privés. Les associations économiques, d'autre part, se prononcent en faveur d'un seul crédit, vu l'égalité de traitement des ET. Les groupes d'intérêt des transports publics tels que l'ATE et la LITRA défendent la variante des deux crédits. Les syndicats (SEV) partagent sans commentaire cette opinion, de même que le PS. Les partis bourgeois optent pour un seul crédit d'engagement.

Avec la variante « grand réseau de base », il faut que les cantons restent compétents pour choisir les instruments de financement de l'infrastructure relevant de leur responsabilité. C'est du moins l'avis des cantons, des partis bourgeois et des associations économiques qui souhaitent leur laisser de larges compétences. Les associations s'occupant des transports publics sont divisées: Pro Bahn Schweiz et la LITRA sont favorables à la solu-

tion cantonale, alors que l'ATE et la CITRAP sont en faveur de la solution uniforme, affirmant que le financement de tout le réseau ferroviaire est l'affaire de la Confédération. Cette attitude est soutenue par le PS et les syndicats (USS, SEV). S'agissant des ET, l'UTP insiste pour que la Confédération soit responsable du financement du réseau ferroviaire, reprenant ainsi l'opinion des CFF qui précisent en outre que le grand réseau de base proposé peut se réaliser sans associations cantonales ad hoc. Réponse divergente: le BLS et le SOB relèvent que les cantons connaissent le mieux les conditions locales et que les éventuels paiements compensatoires de la Confédération ne doivent pas être versés dans la caisse générale de l'Etat.

Les avis des organismes consultés divergent lorsqu'il s'agit de **l'évolution indiquée du prix des sillons et du privilège qu'il faut accorder au trafic marchandises par le biais d'une baisse de ces prix** : les cantons (CDTP) estiment que tout espèce de financement croisé au moyen des prix des sillons est « inopportun ». Au lieu de privilégier le trafic marchandises via le prix des sillons, ils exigent que des mécanismes de financement spécifiques, axés sur une loi soient adoptés pour des objectifs particuliers (politique du transfert du trafic). Deux cantons (BS, GE) ont un avis divergent: dans leurs réponses individuelles, ils peuvent tout à fait accepter que la baisse des prix des sillons pour le trafic marchandises soit un instrument permettant d'atteindre des objectifs supérieurs. Dans l'optique des ET concernées, l'UTP est, certes, d'accord avec l'évolution des prix des sillons, mais l'expression « privilégier le trafic marchandises » lui semble mal choisie, même si elle accepte en principe l'idée d'une baisse de ces prix (solution de rechange: augmentation de l'indemnité pour le trafic marchandises conformément à la politique du transfert). A l'inverse, les CFF estiment qu'il est erroné d'utiliser le prix des sillons comme instrument de gestion financière. Il faudrait plutôt que la commission d'arbitrage fixe ces prix sur demande du gestionnaire d'infrastructure. Pour les CFF et le BLS, comme pour les autres ET ayant présenté leurs propres réponses, les bas prix des sillons, conformes à la politique de transfert, sont en règle.

Contrairement à cette position, economiesuisse, l'USAM, le Centre patronal, VAP et VSIG demandent que l'on crée de nouvelles incitations en matière de prix des sillons pour que l'on utilise les infrastructures peu fréquentées sur le plan temporel et spatial. D'ailleurs, le trafic marchandises n'est pas privilégié aux yeux des associations économiques ; il est au contraire discriminé, raison pour laquelle il doit bénéficier d'une nette priorité et d'un abaissement généralisé des prix des sillons. En revanche, le Centre patronal et l'USAM estiment que privilégier ce trafic est une erreur économique : il importe que la concurrence entre les divers modes de transport soit équitable. L'Union des villes suisses est aussi favorable à de bas prix des sillons en faveur du trafic marchandises, relevant qu'il serait ainsi possible d'éviter davantage les zones à forte densité démographique, d'où une amélioration de la qualité de vie.

L'ATE demande que le système des prix des sillons tienne compte également d'autres paramètres tels que la vitesse commerciale et la ponctualité, mais aussi des émissions sonores. Elle est d'avis qu'il est justifié de privilégier le trafic marchandises par une baisse de ces prix. La LITRA, la CITRAP et Pro Bahn Schweiz s'expriment aussi dans ce sens, même si comme economiesuisse ils ne parlent pas de privilège, mais de discrimination du trafic marchandises. Dans la mesure où les partis politiques et les syndicats entrent en matière sur cette question, ils n'ont rien à reprocher à l'évolution des prix des sillons et se félicitent d'une réduction ad hoc du tarif du trafic marchandises (PDC et UDC, SEV).

3.2.2. Service de sécurité (police des transports, questions 14 – 15)

Lors de la consultation, on a accordé une grande importance au **service de sécurité et à sa nouvelle base légale (LSST), à son extension à tous les moyens de transport et au genre d'armement des agents**. La grande majorité des réponses obtenues est d'accord

avec la solution proposée par le projet. Les réponses de plusieurs participants portent même exclusivement sur cette question.

Selon certains, la réduction du personnel des entreprises de transport conduit à une diminution de la sécurité dans les installations ferroviaires accessibles au public. Pour le reste, la nécessité d'un service de sécurité n'est pas contestée. C'est ainsi que la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CDTP) et la Conférence des chefs des départements de justice et police (CCDJP) arrivent à la conclusion qu'un service de sécurité qualifié est nécessaire dans tous les moyens de transport et que la Confédération et les cantons doivent en fixer en commun les conditions-cadres. Cette remarque s'applique aussi à la prise en charge des coûts subséquents. L'extension du champ d'application de la loi à tous les moyens de transport n'est guère contestée.

En revanche, le transfert des tâches de police des transports à des organisations privées n'est approuvé que moyennant des conditions légales précises (CDTP, UTP, BE, BS, LU, SO) ou ne l'est pas du tout (AG, SEV, Conseil de la paix, Big Brother Awards).

En ce qui concerne l'équipement du service de sécurité avec des armes à feu, l'UTP, les cantons de FR, GE, LU, SG, TI, ZH, ainsi que les partis et les associations PDC, PS, PCS, PPE, UTP, Transfair, USS, Big Brother Awards, Conseil de la paix ne sont pas d'accord. Le canton d'AG, l'Union des villes suisses, les partis et les associations PPE, UDC, SEV, KMU, VAO, l'Association des fonctionnaires suisses de police, l'USAM, le Centre Patronal, le RhB, le SOB, la LITRA, aimeraient légaliser le port d'armes à feu et laisser la réglementation au Conseil fédéral ou à l'autorité fédérale compétente. Par ailleurs, il faut aussi faire une distinction entre le personnel formé spécialement et la police des transports. Le syndicat SEV mentionne qu'aujourd'hui déjà, les agents de la police militaire et de la douane, munis d'armes à feu, effectuent des contrôles dans les trains.

L'Association des fonctionnaires suisses de police et Securitrans considèrent que la police des transports comme une police à part entière ou une police cantonale.

Les cantons de FR, LU, SO critiquent l'utilisation de la notion de « police » et recommandent l'emploi du terme « service de sécurité ». Les cantons de SG, GR et le SOB préfèrent que l'autorité de surveillance soit le DFJP ou les cantons. Suivant les tâches concrètes du service de sécurité, divers milieux exigent une réglementation légale plus étendue concernant la protection des données.

Pour la fondation Archiv Schnüffelstaat (Fondation Archives Etat fouineur), le présent projet de loi est totalement insatisfaisant et les auteurs ne comprennent pas pourquoi les services de sécurité disposeraient « en général d'une autorisation illimitée à contrôler les papiers d'identité ».

Tant la CDTP que les cantons de BE, BL, BS, GL, NE, SO, SZ, TI, UR et VD aimeraient que, dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2, la Confédération élabore une base légale pour indemniser les chemins de fer des dépenses cantonales résultant des postes d'intervention contre la pollution chimique. Les cantons, eux, ne seraient pas indemnisés.

3.2.3. Garantie d'un accès non discriminatoire du réseau (question 16)

Pour **garantir l'accès non discriminatoire au réseau, notamment dans l'octroi des sillons, il faut élargir les compétences de la commission d'arbitrage. Elle doit notamment pouvoir agir de sa propre initiative lorsqu'elle suspecte qu'une entreprise ferroviaire adopte un comportement discriminatoire.** Dans leur réponse commune (CDTP), les cantons ne voient actuellement aucun effet positif dans l'activité autonome de la commission –

celle-ci devrait agir principalement comme arbitre, sur demande ad hoc. Les cantons plaident en tout cas en faveur d'une modeste extension des compétences de la commission. A quelques exceptions près, ils se rallient, dans leur réponse commune, au point de vue de la CDT: AG, AR et GE prônent l'extension des compétences de la commission.

Les ET directement concernées donnent des réponses différentes à cette question : les CFF soutiennent l'extension des compétences de la commission d'arbitrage, mais s'attendent aussi à ce que l'OFT reprenne certaines « fonctions de régulation ». Le BLS se félicite du renforcement du rôle de la commission sur une base légale, mais il tient à constater que l'attribution des sillons se fait déjà de manière non discriminatoire. Le chemin de fer SOB se prononce également en faveur du rôle renforcé de la commission, mais plus pour des raisons concernant « la part du marché des CFF, anormalement élevée selon les critères de la politique de concurrence ». Le RhB et le MGB approuvent sans commentaire la solution proposée. L'UTP est favorable à un renforcement du rôle de la commission, mais aimerait considérer ce renforcement comme terminé provisoirement. Parmi tous les partis politiques qui se sont prononcés, seule l'UDC rejette une extension des compétences de la commission. Du côté des syndicats (USS et SEV), la solution proposée est acceptée.

Economiesuisse ne souhaite pas que la commission puisse intervenir de sa propre initiative. Elle estime qu'une telle extension des compétences est contraire au système. La Fédération des importateurs et du commerce de gros (VSI) partage cet avis, tandis que l'USAM et le Centre patronal estiment tout à fait juste que la commission puisse agir de son propre chef. Les associations s'occupant des transports publics préconisent à l'unanimité la solution proposée (ATE, Pro Bahn Schweiz, LITRA, CITRAP). A l'exception du TCS, les associations du secteur automobile (ASTAG, UPSA, FRS) rejettent le rôle accru de la commission. La commission elle-même approuve le projet.

3.2.4. Egalité de traitement des entreprises de transport au niveau de la loi (questions 17 à 22)

En liaison avec l'acquisition du matériel roulant, la question se pose de savoir **s'il faut maintenir le système actuel de la garantie d'Etat dont les CFF bénéficient avec Eurofima, les autres acquisitions pouvant être faites sans garantie ou participation de l'Etat.**

L'UTP, organisation faîtière des ET, trouve que la solution des CFF reste judicieuse, mais elle demande, pour des raisons de concurrence, que l'on développe des réglementations similaires pour les autres ET et que l'on revise la situation actuelle, caractérisée par l'inégalité des conditions applicables à l'achat du matériel roulant. Le RM soutient ce point de vue. Les ET directement concernées ne contestent pas, certes, la solution en vigueur pour les CFF, mais elles exigent des solutions comparables avec la garantie de l'Etat dont bénéficient les CFF auprès d'Eurofima (BLS, SOB, MGB). Les ET diagnostiquent toutes une distorsion de concurrence à leur détriment. Le BLS fait aussi valoir que la meilleure position des CFF ne découle pas, pour l'essentiel, de la possibilité de conclure des emprunts d'Eurofima, mais des cautions que la Confédération accorde à Eurofima sur la base du traité. Le SOB croit que si la solution de la réforme des chemins de fer n'était pas réalisée, les banques pourraient exiger plus tard que le financement soit assuré partiellement avec des fonds propres, ce que ne pourraient pas faire la plupart des chemins de fer, étant donné la structure de leurs capitaux.

Afin que la concurrence ne soit pas faussée, les cantons soulignent expressément leur demande pour que les chemins de fer privés obtiennent les mêmes conditions que les CFF lors de l'achat du matériel roulant. Dans leurs réponses individuelles, ils se rallient tous à cette exigence.

Les partis politiques soutiennent aussi l'exigence d'une égalité de traitement entre les CFF et les autres ET. Seul le PRD ne s'exprime pas sur cette question, de même que les syndicats (SEV).

Dans la mesure où elles s'expriment, les associations économiques et les organisations des transports publics estiment qu'il est absolument nécessaire d'appliquer les conditions des CFF ou des solutions équivalentes, conformément au principe de l'égalité de traitement des ET. Les associations du trafic routier (ASTAG, AGVS, FRS) sont également favorables à l'égalité de traitement dans ce domaine ; elles exigent aussi que la garantie dont bénéficient les CFF auprès d'Eurofima soit suspendue. Le TCS va même plus loin en exigeant que le système actuel soit maintenu pour le moment, mais que l'objectif à moyen terme doit être l'auto-financement du secteur des transports.

Dans ce même contexte, la question se pose de savoir **si les CFF et les chemins de fer privés peuvent profiter ou non d'une garantie d'Etat lors de leurs acquisitions de matériel roulant ou si d'autres solutions sont concevables**. Pour ces questions, les cantons se rallient en partie à la réponse commune de la CDTP (voir réponse ci-dessus). Le canton de SG a un avis divergent (après avoir supprimé les prêts pour l'acquisition du matériel roulant, sans intérêt, remboursables, la Confédération doit utiliser sa partie des frais financiers « économisés » pour le trafic régional ayant droit à l'indemnité et pour augmenter en conséquence les parts des cantons). Le canton de NW est disposé, dans le cadre d'une solution de rechange, à obtenir des crédits pour les CFF et les chemins de fer privés et à les mettre à disposition, sans supplément, aux ET pour l'achat de véhicules. GE propose, comme solution de rechange, une mise au concours commune à plusieurs ET. BL voit une possibilité subsidiaire, à savoir offrir non seulement la garantie des pouvoirs publics (garantie d'Etat), mais aussi un cautionnement au sens de la réglementation pour la navigation en haute mer.

L'UTP n'aimerait pas abandonner le modèle de la garantie de l'Etat, même si elle peut imaginer que le modèle du cautionnement représente une réglementation similaire pour des crédits à prix avantageux. Le BLS, dans le cadre de solutions de rechange, examinerait si la Confédération ne pourrait pas encourager des pools de financement par des institutions proches de la Confédération telles que la Caisse de compensation de l'AVS, la SUVA ou une Centrale d'émissions. Pour les CFF, il est hors de question de renoncer à la garantie de l'Etat, parce qu'autrement, les coûts du financement du matériel roulant augmenteraient. Ils approuvent toutefois l'extension de la solution Eurofima aux chemins de fer privés. Le SOB ne voit pas de solution de rechange par rapport à la garantie de l'Etat, mais demande aussi une augmentation des fonds fédéraux pour le trafic régional (montant correspondant aux coûts financiers des véhicules), ainsi qu'une garantie fédérale pour tous les financements de véhicules en vue de réduire le plus possible les coûts financiers. Malgré tout, le SOB reprend aussi l'idée d'un pool de financement du matériel roulant. A son avis, la solution la plus simple et la meilleur marché consisterait à octroyer des crédits fédéraux aux chemins de fer concessionnaires. Dans les autres réponses, les autres ET ne proposent pas d'autres solutions de rechange.

Du côté des associations économiques, economiesuisse esquisse – tout en reconnaissant la garantie d'Etat comme moyen approprié – la solution des droits de sûreté et l'enregistrement au niveau d'Unidroit. Il serait aussi concevable d'instaurer un droit de gage préalable pour le matériel roulant, ainsi qu'un registre ad hoc des véhicules. L'USAM et le Centre patronal rejettent la garantie d'Etat, instrument de promotion, en relevant qu'il porte atteinte au bon fonctionnement du marché.

En liaison avec le financement du matériel roulant, les associations s'occupant des transports publics défendent la garantie d'Etat, accessible à toutes les ET. Elles ne mettent en discussion aucune solution de rechange.

En ce qui concerne l'impôt sur les bénéfices, faut-il distinguer entre les sociétés qui distribuent tous leurs gains et celles qui les laissent entièrement dans l'entreprise ?

Tout le secteur de l'infrastructure doit-il être exonéré d'impôts ? Les partis politiques ne s'expriment qu'en partie sur cette problématique. Dans ses explications, le PRD n'aborde pas la question. Pour le PDC, il ne faudrait pas faire de distinction. L'UDC est du même avis, en ajoutant tout de même que l'utilisation d'éventuels bénéfices doit absolument être prise en compte lors du calcul de l'indemnité. Le PS trouve que la distinction est juste, mais il faudrait garantir que les bénéfices retenus soient imposés fiscalement lors de la vente de l'entreprise. Les petits partis ont parfois un avis plus différencié : les entreprises de transport public doivent être exonérées d'impôts pour les prestations commandées par la Confédération et les cantons, toutes les autres prestations ne correspondant pas au sens du service public devraient être imposées sans distinction (UDF). Le PCS et le PPE se rallient à l'attitude précitée du PS. Du côté des syndicats (SEV), la distinction s'impose dans chaque cas.

Dans leur prise de position commune, les cantons font savoir que seuls les produits (dans le domaine ne donnant pas droit à l'indemnité) doivent être imposés, parce qu'une distribution des bénéfices dans le trafic donnant droit à l'indemnité est problématique. Toutefois, diverses questions restent en suspens pour la CDTP, à savoir l'ampleur de l'exonération fiscale pour le trafic commandé/non commandé, le traitement des divers secteurs, l'exonération fiscale des CFF. Etant donné les modèles de financement actuels des infrastructures, il serait judicieux que tout ce domaine soit exonéré d'impôt.

Les cantons voient les choses différemment: SG trouve qu'une distinction quant à l'impôt sur les bénéfices est problématique, parce qu'une simple imposition des bénéfices distribués reviendrait à déroger à la réglementation sur les autres personnes morales poursuivant des objectifs particuliers. C'est surtout pour des raisons de violation de la neutralité de la concurrence dans les secteurs annexes qu'on rejette une grande exonération fiscale du domaine de l'infrastructure. Le JU s'oppose à la distinction dans la mesure où les critères de non-distribution des bénéfices et l'existence d'une concession fédérale doivent être déterminants. Une grande exonération fiscale du domaine de l'infrastructure est aussi rejetée pour des raisons qui tiennent à l'éventuelle inégalité de traitement des entreprises de transport et des entreprises privées. Pour ZH, le critère de la distribution des bénéfices doit être rejeté, parce qu'il ne dit rien sur la capacité et l'importance d'une entreprise sur le plan de la politique des transports. Il importe plutôt de résoudre les problèmes qui se posent à propos des charges très élevées de la TVA au niveau de l'exploitation et au sujet des investissements à fonds perdu dans les transports publics. L'exonération fiscale des activités « fondamentales » d'une entreprise de transport concessionnaire (y compris l'infrastructure) est approuvée. AG suggère d'instaurer un impôt sur les bénéfices distribués qui, en cas de dépassement durable de la limite des fonds distribués, conduirait à la suppression de l'exonération fiscale. L'exonération fiscale du domaine de l'infrastructure pourrait être judicieuse parce qu'elle créerait un lien pour une activité répondant à l'intérêt public. Pour GR, la distinction concernant l'impôt sur les bénéfices n'est pas valable, parce qu'une exonération ne se justifierait que (et si) l'entreprise de transport remplissait une tâche publique. L'exonération fiscale de l'infrastructure est rejetée pour des raisons générales inhérentes au droit économique, cela pour garantir la neutralité de la concurrence et parce que des solutions spéciales pour les CFF et les autres entreprises de transport concessionnaires ne sont pas appropriées.

Parlant au nom de la plupart des ET, l'UTP tient d'abord à préciser qu'avant de distribuer des bénéfices, il faut constituer des provisions. De plus, les bénéfices attestés, mais qui sont réinvestis au lieu d'être distribués ne devraient pas non plus être imposés, car ils sont dans l'intérêt des pouvoirs publics. Cela étant, seuls les bénéfices distribués sous forme de dividendes devraient être imposés. La grande exonération fiscale de l'infrastructure semble judicieuse. Pour les CFF, seule la partie des bénéfices distribués devrait être imposée et l'exonération de divers secteurs de l'entreprise (p.ex. l'infrastructure) serait contraire au principe du chemin de fer intégré. Le BLS ne partage pas cet avis sur ce point. Il souhaite exonérer l'infrastructure non seulement de tout impôt cantonal, mais aussi des redevances de droit public communales et cantonales (promotion du tourisme, etc.). Le SOB préconise aus-

si une imposition, limitée au montant des dividendes distribués, mais souhaite exonérer tous les biens-fonds à l'intérieur du domaine de l'infrastructure. Alors que le RhB soutient la distinction concernant l'impôt sur les bénéfiques, le MGB s'y oppose pour des raisons de neutralité de la concurrence.

Du côté de l'économie (economiesuisse), on s'oppose pour des raisons pratiques à la distinction concernant l'impôt sur les bénéfiques, notamment parce que cela créerait davantage de possibilités d'éviter l'impôt. La large exonération fiscale de l'infrastructure est reconnue, s'il existe pour cela une propre société. Mais dès que des parties de l'infrastructure sont en concurrence avec des entreprises privées, l'exonération fiscale ne devrait pas avoir lieu, compte tenu de la politique de la concurrence. Sur ces questions, l'USAM et le Centre patronal dérogent à une ligne stricte et concèdent sous une forme générale certains allègements fiscaux aux transports publics. L'Association suisse des ingénieurs en transports (SVI) estime que la distinction est opportune, car les liquidités supplémentaires résultant des gains thésaurisés permettraient de financer par ses propres moyens les investissements nécessaires. Pour la Société suisse des hôteliers (SSH), l'approbation des exonérations fiscales est subordonnée à l'égalité de traitement entre les divers partenaires.

Les organisations s'occupant de transports telles que l'ATE soutiennent tant la distinction que l'exonération pour l'infrastructure, parce que la Confédération deviendra de toute manière à long terme le propriétaire principal, voire le seul propriétaire, de la plupart des infrastructures de transport. La LITRA, l'UTP, ZH, CITRAP et Pro Bahn Suisse se prononcent dans le même sens. Le secteur des automobiles et des camions (ASTAG, AGVS) et la FRS ne voient pas la raison de la distinction concernant l'impôt sur les bénéfiques, mais se prononcent toutefois en faveur de l'exonération fiscale de l'infrastructure.

3.3 Compléments aux réformes antérieures

En rapport avec les compléments aux réformes passées, **la question se pose de savoir s'il faut lier des droits spéciaux à des obligations en faveur du service public.** Vu les quatre obligations de base auxquelles les entreprises concessionnaires sont soumises (exploitation, transport, publication de l'horaire et des tarifs), les cantons (CDTP) approuvent le rattachement de droits particuliers à des obligations en faveur du service public. Les prises de position individuelles des cantons reflètent la même idée de base, en partie enrichie de remarques et de suggestions : les cantons de VD et du VS s'attendent à ce que le droit conféré par une concession soit lié à l'obligation de réaliser les prestations que la concession stipule. GE et SZ s'attendent à la définition de normes minimales usuelles dans la branche.

Parmi les partis politiques, le PDC voit la question du rattachement de droits spéciaux à des obligations sous l'angle du droit au soutien étatique qu'ont les entreprises qui contribuent au service public. C'est pourquoi l'Etat est chargé de veiller au déroulement efficace de ces prestations. Tandis que le PRD ne se prononce pas de façon explicite sur le sujet, l'UDC approuve la liaison, en réclamant toutefois qu'il ne soit en aucun cas possible de demander des indemnités sans cesse plus élevées sur la base de ces obligations. Pour le PS, la question vise plutôt la protection des employés, car il demande les mêmes droits pour les CFF et les chemins de fer privés dans le sens qu'il faut également obliger ces derniers à conclure une CCT avec leur personnel. Le SEV ainsi que son association faîtière, l'USS, approuvent le rattachement sans commentaire. Au-delà de la liaison, le syndicat transfair demande au Conseil fédéral de fixer des normes minimales relatives à la qualité, à la sécurité et au statut des employés.

L'UTP, association faîtière des ET, approuve préalablement les mesures décrites dans le rapport sur la consultation qui rendent possible le trafic direct ou qui en favorisent

l'extension. Elle considère que la définition d'un « niveau minimal de qualité » des TP en fait partie. Les CFF approuvent la question sans commentaire, tandis que le BLS exige que ces principes soient ancrés systématiquement dans la loi. Des exigences et une qualité minimales constituent le critère pour l'égalité de traitement des ET. Le SOB, le RhB, le RBS et le MGB approuvent sans formuler plus d'arguments. La POSTE souhaite que les charges supplémentaires imposées en faveur du service public soient indemnisées.

Economiesuisse est d'avis que les normes servant à assurer la qualité doivent être choisies de manière à ne pas entraver la compétitivité des entreprises (exigences minimales au lieu de solutions de luxe). Les autres associations faïtières du secteur économique ne prennent pas position sur ce sujet. Pour le SAB, la requête en question est purement rhétorique (la liaison est considérée comme allant de soi). L'Union des villes suisses saisit l'occasion pour intégrer à sa réponse des intérêts principalement écologiques. Les représentants de la branche des transports utilitaires et automobiles (ASTAG, UPSA) ainsi que la FRS se joignent à la prise de position d'economiesuisse.

Les associations visant à promouvoir les transports publics se prononcent sans commentaire pour le rattachement (ATE) ou présentent des exigences supplémentaires : ainsi, Pro Bahn Schweiz demande qu'à l'avenir, les horaires ne soient pas publiés uniquement sous forme électronique, mais aussi sous forme papier. La CITRAP, de son côté, approuve toutes les mesures qui favorisent le bon fonctionnement de la chaîne des transports.

Autre point : il s'agit d'élucider la question de savoir **si l'actuelle coordination au niveau des tarifs est suffisante et si les intérêts des voyageurs, des commanditaires et des entreprises de TP (trafics local et touristique compris) sont suffisamment pris en compte**. Sur ce point, la CDTP demande que les cantons et leurs intérêts soient mieux représentés au sein des commissions qui fixent les tarifs. Dans leurs prises de position individuelles, les cantons rejoignent l'avis de la CDTP, mais ils demandent d'abord en grande majorité une meilleure répartition des recettes issues de la vente des abonnements demi-prix, cela par le biais d'une instance neutre, au sein de laquelle les cantons seraient représentés (FR, JU, VD, VS). Les cantons de SZ et ZH estiment que l'OFT doit continuer de coordonner les questions tarifaires avec la collaboration des cantons. Pour le canton des GR, la compétence en matière de tarifs incombe à l'entreprise.

Parmi les partis politiques, seuls le PCS et le PS s'expriment de manière plus détaillée: le PCS demande une meilleure coordination entre les ET. Le PS est d'avis que la coordination peut être améliorée au profit de la transparence et du confort des clients. La réponse du SEV est positive.

Alors que les associations économiques ont à cœur, en premier lieu, les intérêts des clients et la visibilité dans la jungle tarifaire, l'ATE souhaite voir se réaliser deux points : l'adhésion au demi-tarif doit être obligatoire pour toutes les ET qui assurent des correspondances avec d'autres entreprises (sauf les entreprises saisonnières). De plus, il est absolument nécessaire, du point de vue des clients, d'élaborer un système de tarifs et d'information uniforme. Avec sa prise de position, l'Union des villes suisses désire stimuler la formation de communautés tarifaires régionales. La Fondation pour la protection des consommateurs fait observer que, dans le pur intérêt des clients, une certaine liberté de choix doit subsister malgré la coordination entre les entreprises.

Faut-il interdire par la loi l'union personnelle des commanditaires et des organismes des prestataires? Les prestataires de services des TP doivent-ils être juridiquement indépendants des commanditaires ?

La CDTP refuse des prescriptions fédérales dans ce contexte ; elle est d'avis que les deux questions concernent en premier lieu le paysage ferroviaire. Les prises de position individuelles des cantons précisent dans certains cas ce point de vue : pour le canton de BS, il n'est pas impératif de lier l'exigence d'indépendance juridique au droit à l'indemnité, étant donné que la question de l'indépendance ne se pose qu'à partir du moment de la mise au concours. Pour le canton du JU, l'indépendance juridique est légitime dans le trafic régional, mais pas dans le trafic urbain. En rapport avec la question sur l'union personnelle, le VS s'attend à ce que les intérêts de la Confédération et des cantons soient représentés au sein des organismes des ET. Pour le canton de GE, il s'agit d'empêcher le droit fédéral de prescrire l'organisation des ET du canton. Les GR ne voient pas non plus le besoin de réglementation tout en accordant à la Confédération la possibilité que ses *représentants* au conseil d'administration d'une ET cantonale / régionale appliquent à eux-mêmes une telle interdiction. Le canton de SO approuve l'interdiction d'union personnelle des commanditaires et des organismes des prestataires, mais il s'attend à ce que cette interdiction soit restreinte aux collaborateurs familiarisés avec le processus de commande proprement dit et à leurs supérieurs hiérarchiques pour ne pas entraver les activités du conseil d'administration.

Parmi les partis politiques, le PDC, l'UDC, le PCS, le PPE et l'UDF se prononcent clairement contre l'interdiction d'union personnelle des commanditaires et des organismes des prestataires et en faveur de l'indépendance juridique des prestataires et des commanditaires. Le PRD ne s'exprime pas, et pour le PS, il faut d'abord éclaircir la question, fondamentale, des propriétaires des wagons à voie normale. Du point de vue des syndicats (USS, SEV), l'interdiction d'union personnelle et l'obligation d'indépendance juridique des prestataires de services de TP par rapport aux commanditaires, pour des raisons purement idéologiques, ne sont pas utiles en pratique, il faut donc les refuser. L'association des employés transfair a un avis différent à ce sujet. Elle refuse l'union personnelle mais elle défend l'indépendance juridique des prestataires.

L'UTP refuse l'union personnelle, mais elle souhaite faire une exception pour les chemins de fer touristiques plus petits. Par ailleurs, le fait que les procédures de mise au concours réalisées avec la participation des prestataires soient contestables sur de nombreux points et doivent être exclues parle en faveur de l'indépendance juridique des prestataires et des organismes des commanditaires. Les CFF et le BLS approuvent aussi bien l'interdiction d'union personnelle que la prescription concernant l'indépendance juridique. Le SOB nuance quelque peu ses propos et est d'avis que l'interdiction d'union personnelle peut être organisée par des règles de récusation au sein d'un conseil d'administration, et que l'indépendance *personnelle* est plus importante que l'indépendance juridique. Le RhB se prononce également pour l'application de règles de récusation.

Economiesuisse soutient sans restriction l'interdiction d'union personnelle et l'indépendance juridique des prestataires de services de TP des commanditaires, cela en raison de la collision des intérêts. Toutes les autres associations économiques, y compris les organisations du trafic routier, se joignent à cette opinion.

Les associations représentant les intérêts des transports publics (ATE, LITRA, Pro Bahn Schweiz) s'opposent à l'union personnelle et approuvent l'indépendance juridique. La CITRAP s'exprime en termes plus nuancés. Pour elle, l'indépendance juridique est, certes, juste et pertinente, mais elle ne voit pas la nécessité d'une obligation légale.

Faut-il renforcer la coordination entre la mise au concours et la concession ? Dans la procédure de mise au concours, faut-il attribuer une grande importance à la protection des employés ?

La CDTP est favorable à l'harmonisation de la concession et de la mise au concours, mais elle refuse les obligations juridiques spéciales de mise au concours, formulées pour les TP.

En ce qui concerne la protection des employés, elle considère que les prescriptions existantes dans la législation en matière de soumission sont suffisantes. Dans sa prise de position individuelle, le canton de FR fait observer que les bases légales en vigueur en matière de mise au concours ne suffisent pas, et qu'il attend de la Confédération une législation ad hoc. La protection des employés prévue est considérée comme suffisante. Le canton de SZ souhaite simplifier les procédures de mise au concours et considère qu'il est judicieux d'effectuer les mises au concours uniquement après expiration des concessions. Le canton de ZH approuve expressément le fait que les mises au concours en général seront encouragées et facilitées. Il faut notamment régler le moment de la mise au concours, les procédures à appliquer ainsi que les droits et les obligations en cas de changement d'exploitant. Le système juridique doit avant tout être approprié, car les mises au concours servent en premier lieu à améliorer la rentabilité des TP. Le canton d'AR se prononce en faveur de la transition à un rythme de commande bisannuel, car il permet d'augmenter l'efficacité et de renforcer les actions des entreprises. Dans le cadre de la protection des employés au moment de la mise au concours, le canton de SO met encore plus l'accent sur la diminution des émissions du parc des véhicules et sur la formation du personnel roulant.

Les partis politiques donnent des avis différenciés: pour des raisons d'entrave à la compétitivité, le PDC met en garde contre des exagérations sur le plan de la protection des employés, l'UDC estime la protection, telle qu'elle est ancrée dans la loi, comme largement suffisante, et elle estime aussi que les mises au concours doivent toujours avoir lieu lorsque les prestations ne correspondent plus aux exigences (et pas lorsque la concession expire). Pour le PS, il est capital d'empêcher le dumping social qui pourrait naître d'une concurrence renforcée lors des mises au concours. L'UDF et le PS approuvent les deux questions, tandis que le PPE approuve une protection accrue des employés tout en refusant une plus forte coordination entre mises au concours et concession. Les syndicats s'attendent à une plus forte protection des employés, accompagnée d'un CCT obligatoire (USS), et d'après le SEV, il faudrait créer un régime de marché efficace et porteur, afin d'empêcher le dumping social.

L'UTP est d'avis qu'il faut en premier lieu étalonner les performances pour n'appliquer les mises au concours que si les objectifs ne sont pas atteints. Les dispositions contraignantes doivent être refusées, car elles peuvent entraîner des rapports coûts-utilité intenable. Il faut attribuer une grande importance à la protection des employés. Les CFF et le BLS approuvent les deux questions, bien que le BLS considère comme fausse l'obligation de mise au concours lorsque la concession a expiré. Le SOB différencie dans la question de la protection renforcée des employés : le terme de « pratique habituelle dans la branche » ne devrait pas s'orienter d'après l'offrant le plus important, à savoir les CFF, car cela entraînerait une forte augmentation des coûts des ET (semaine de 39 heures etc.). Pour le RhB et le MGB, il faut que les conditions de protection des employés satisfassent aux exigences régionales et locales habituelles.

Economiesuisse ne veut pas d'une coordination renforcée entre mise au concours et concession et ne considère pas la protection particulière des employés comme importante, vu qu'elle est déjà suffisamment réglementée dans de nombreux actes normatifs. L'USAM et le Centre patronal se montrent plus modérés sur ce point en souhaitant donner à la protection du personnel une place appropriée sans lui attribuer trop d'importance. Les autres associations se joignent à la prise de position d'economiesuisse. Le TCS est autant favorable à une coordination mise au concours / concession renforcée – et il s'attend à des réglementations plus efficaces dans ce domaine – qu'à une protection efficace des employés. Les associations représentant les intérêts des transports publics (ATE, LITRA, CITRAP) donnent des réponses positives aux deux questions.

Les mesures proposées permettent-elles d'assainir suffisamment les finances des chemins de fer privés? La contribution fédérale ad hoc doit-elle être liée à la condition que d'autres fusions aient lieu ?

Selon la CDTP, il faut d'abord mettre en œuvre les mesures proposées et s'occuper ensuite de la question des caisses de pensions. Il n'y a pas de lien avec l'obligation de fusionner. Presque tous les cantons refusent également la contrainte des fusions (en particulier FR, JU). D'autres mentionnent (comme la CDTP elle-même) explicitement le problème des caisses de pensions (*cf. ci-après 4.2.*) qu'il convient de résoudre (BL, GR, SZ, VD, VS).

Du côté des partis politiques, on ressent une insatisfaction par rapport au catalogue de mesures présenté : pour le PRD, la présente réforme est clairement insuffisante : il souhaite que les répercussions financières d'autres grands projets ferroviaires soient évalués en priorité. Le PDC ne souhaite pas ancrer de manière générale l'obligation de fusionner. L'UDC considère que les mesures proposées suffisent et refuse que la Confédération prescrive aux entreprises privées la structure à adopter. Le PS ne s'exprime pas concrètement sur ce sujet, tandis que l'UDF, le PPE, et le PCS se déclarent d'accord avec les mesures proposées, mais sans soutenir la contrainte concernant les fusions. Les Verts ne sont pas du même avis. Dans leur prise de position succincte, ils sont favorables aux fusions de chemins de fer pour autant qu'elles servent à renforcer le paysage ferroviaire suisse. Le syndicat SEV est d'un avis comparable : il faut viser et encourager les fusions si elles servent à renforcer le paysage ferroviaire suisse.

Pour *economiesuisse*, la question des caisses de pensions reste à résoudre. En ce qui concerne les fusions, l'association faîtière de l'économie pense qu'on peut approuver une contribution fédérale destinée à assainir les finances des chemins de fer privés, à condition qu'une fusion contribue à améliorer l'efficacité ainsi que le résultat financier. Les autres associations économiques se joignent à cette prise de position.

L'association faîtière des ET, l'UTP, fait remarquer que les anciennes charges des caisses de pensions constituent un problème supplémentaire qu'il faut résoudre, et il approuve le rattachement de la contribution d'assainissement à l'obligation de fusionner dans les cas où il est possible d'obtenir des « synergies considérables ». Selon les CFF, il revient aux propriétaires des chemins de fer privés de lier l'assainissement de leurs entreprises à des fusions ou non. Pour le BLS, il faut résoudre le problème des caisses de pensions ; le RhB et le MGB le font également observer. En outre, ils ne refusent pas catégoriquement le fait que les contributions de la Confédération destinées à assainir les entreprises soient liées à des objectifs de fusion.

Pour l'ATE, la question concernant les caisses de pensions reste également encore ouverte, mais elle considère comme faux le rattachement de la contribution d'assainissement à des fusions. Cela contrairement à Pro Bahn Schweiz qui approuve une telle liaison, si elle permet de faciliter la survie d'entreprises de transport. La CITRAP et la LITRA refusent une telle liaison.

3.4 Commentaire sur les textes de loi

3.4.1 Loi sur le transport de voyageurs (LTV), art. 44 (question 30)

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

D'après la CDTP, une formulation potestative doit permettre à des services qualifiés et contrôlés de révision des comptes d'effectuer la vérification des comptes prévue par le droit des subventions. Les deux possibilités doivent rester ouvertes. Dans sa prise de position, le canton de FR est pour que cette tâche reste dans les mains de l'OFT. Les autres cantons non cités ci-après sont du même avis que la CDTP. Pour les cantons AI, GE, GR, JU, SZ, VD et VS, cette fonction peut incomber à l'OFT *ou bien* aux cantons : ils considèrent les deux solutions comme équivalentes.

Tandis que, parmi les partis politiques, le PRD n'entre pas en matière sur cette question, le PDC et le PS souhaitent que la Confédération continue la révision des comptes liés aux subventions, car il est important que le contrôle des fonds publics se fasse correctement. Le PCS, l'UDF et le PPE se prononcent en des termes semblables, contrairement à l'UDC, qui approuve une fusion des services de révision au titre de l'augmentation de l'efficacité. L'association faïtière des syndicats (USS) et le SEV donnent clairement la priorité aux organes fédéraux, et transfair préfère la solution chargeant des services de révision particulièrement compétents d'approuver les comptes des subventions.

Du côté de l'UTP, on est d'avis que rien ne s'oppose à ce que des services externes se chargent de la révision des comptes sous l'angle du droit des sociétés anonymes. Il faut que l'OFT puisse continuer de réviser les comptes liés aux subventions, à titre de révision supplémentaire, à condition de définir exactement les interfaces. Les CFF estiment que les comptes doivent en principe être révisés par un seul service. Vu que les services de révision externes sont hautement qualifiés, il n'est pas nécessaire qu'ils soient formellement admis par l'OFT. Le BLS s'engage pour que les services de révision externes obtiennent plus de compétences que par le passé. Le SOB, le MGB et Hupac Intermodal considèrent les deux variantes comme équivalentes, et le RhB est favorable à ce que la révision des comptes sous l'angle du droit des sociétés anonymes reste à l'OFT.

Pour economiesuisse, la fusion des deux services de révision offre un gain d'efficacité. L'USAM et le Centre patronal ne voient pas non plus d'inconvénient à ce que les services de révision soient formellement admis par l'OFT. La VSIG s'attend à une réduction du personnel de l'OFT au travers de l'autorisation de services de révision externes. Pour l'Union des villes suisses, le choix des variantes est dicté par la question de l'efficacité.

Les avis des associations représentant les intérêts des transports publics sont mitigés: la LITRA ne voit pas d'inconvénient à ce que des services externes soient chargés de la révision des comptes, mais la CITRAP approuve le fait que l'OFT garde la compétence en matière de contrôle des comptes liés aux subventions. Ernst & Young, en tant que représentant de la branche des experts comptables, s'engage en faveur des services de révision qualifiés, car la solution actuelle (séparation entre service de révision et OFT) génère des retards lors du rapport des réviseurs.

3.4.2. Loi sur les chemins de fer (LCdF), art. 49 (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 ?

Du point de vue de la CDTP, chaque entreprise ferroviaire doit jouir du droit d'installer des services accessoires indépendamment de l'exploitation d'une infrastructure. Les cantons suivants sont du même avis (certains ont ajouté des commentaires dans leurs prises de position individuelles) : BL, FR, GR, VS, ZH. Le canton de VD approuve également, mais il souhaite que ce droit soit restreint aux prestations de service absolument indispensables. Les autres cantons renvoient à la prise de position de la CDTP.

Parmi les partis politiques, seuls le PDC et l'UDC se prononcent : tous deux accordent à chaque entreprise ferroviaire le droit de créer des services accessoires. Le PS ne s'est pas encore forgé d'opinion à ce sujet, le PRD n'entre pas en matière. Le PCS et l'UDF accordent également ce droit à chaque entreprise, et le PPE – sans formuler de commentaire – souhaite en faire profiter uniquement les gestionnaires d'infrastructure. Les organisations représentant les intérêts des employés USS, SEV et le syndicat de la communication, souhaitent tenir compte uniquement des gestionnaires d'infrastructure, alors que pour transfair, chaque entreprise ferroviaire devrait avoir la possibilité d'installer des services annexes.

L'UTP désire faire profiter chaque entreprise ferroviaire de cette possibilité. Les CFF et le BLS sont du même avis. Le SOB partage ce point de vue pour des raisons liées au droit de la concurrence, ce qui est aussi souligné par le RhB et le MGB.

Pour Economiesuisse et toutes les autres associations économiques qui ont répondu, il est clair que chaque ET doit pouvoir installer des services accessoires. Economiesuisse fait observer qu'il faut séparer clairement ces services sur le plan comptable et qu'ils ne doivent pas donner droit à des indemnités. Les associations représentant les intérêts des transports publics (ATE, Pro Bahn Schweiz, CITRAP ainsi que l'organisation cantonale UTP ZH) partagent sans exception la position de l'économie privée.

4. Prises de position sur les sujets non concernés par les projets de consultation

4.1. Partage des rôles entre OFT et DETEC

Les quatre partis gouvernementaux font observer que le DETEC joue trop de rôles simultanés, ce qui déclenche des conflits d'intérêts (d'un côté propriétaire, de l'autre commanditaire et régulateur du marché). Les partis politiques moins importants, PCS, UDF, PPE et les Verts, ne se prononcent pas. Economiesuisse partage la position des partis gouvernementaux en notant le conflit entre la fonction de propriétaire et celle de régulateur du marché. Economiesuisse demande que le régulateur du marché soit complètement indépendant du service qui a le rôle de propriétaire. Il faut en outre l'investir de vastes compétences.

La CDTP s'oppose à une prescription juridique interdisant au commanditaire (Conseil d'Etat) d'être représenté (en tant que propriétaire) au Conseil d'administration. Les cantons désirent une décision de cas en cas.

L'UTP accepte la solution d'indépendance ébauchée dans le rapport sur la consultation. L'avis du BLS va dans le même sens, mais pas celui des CFF, qui considèrent comme problématique l'extension des tâches et des compétences de l'OFT, à leur avis inhérente à la réforme des chemins de fer 2. Ils visent une interdiction claire de la fusion des rôles et ils souhaitent de plus que l'on examine, dans le cadre de la présente réforme, la possibilité de faire de la commission d'arbitrage un régulateur du marché indépendant, de manière analogue à la ComCom. Le SEV décrit cette séparation juridique comme compréhensible du point de vue idéologique, mais ni judicieuse ni utile dans la pratique.

4.2. Assainissement des caisses de pensions des entreprises de transport

Un grand nombre des milieux consultés demande expressément que l'on trouve une solution au problème des caisses de pensions (*cf. aussi question 3.1. concernant la pertinence de l'exclusion de certains thèmes*): on craint que, par rapport à la caisse de pensions des CFF assainie, les autres ET doivent continuer de supporter les charges du passé.

Les réponses de l'UTP, de toutes les ET, ainsi que celles de la plupart des cantons propriétaires (y c. prise de position CDTP) exigent préalablement que la Confédération prenne en charge les charges des chemins de fer privés liées aux caisses de pensions, au titre de l'égalité de traitement des chemins de fer privés et des CFF. Elles contestent entre autre l'explication de l'OFT, selon laquelle le principe de pérennité n'a jamais pu être appliqué aux caisses de pensions des chemins de fer privés. Ce point de vue est partagé par le syndicat SEV. Il s'agit de résoudre, dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2, les désavantages engendrés auparavant par des réglementations fédérales concernant les caisses de pensions des entreprises de transport.

4.3. Remarques diverses

A noter en premier lieu que la grande majorité des 106 prises de position considère le contenu de la réforme des chemins de fer 2 comme utile, complet et suffisant, et qu'il s'inscrit dans la suite logique, du point de vue juridique et économique, de la première réforme. Voici les sujets les plus importants qui ont été mentionnés dans les prises de position et qui ne faisaient pas partie du catalogue des questions (31 points) :

UDC	Le trafic voyageurs joue le rôle le plus important dans la réforme des chemins de fer 2, en raison de l'accent mis sur « l'intérêt des voyageurs », bien qu'on regrette en même temps la tendance négative du transfert du trafic marchandises : aux yeux de l'UDC, le développement de la politique de transfert n'a pas été suffisamment pris en compte dans le présent projet.
CFF (et autres)	La loi sur le transport de marchandises et la loi sur les voies de raccordement sont surannées. Il faut entièrement revoir les deux textes. La loi sur le transport de marchandises, bien que revue dernièrement, comporte en grande partie des renvois à des dispositions abrogées.
SEV (et autres)	Protection des employés: on approuve le renforcement de la protection des employés dans le cadre de la procédure de commande (prescription sur le respect des conditions de travail habituelles dans la bran-

che). Si l'on veut augmenter l'efficacité en augmentant la concurrence, il faut établir des règles qui empêchent des évolutions dans le mauvais sens. Le souhait du SEV est que le Conseil fédéral décide qu'une CCT soit obligatoire pour l'ensemble des TP suisses.

- CDTP (et autres) Consolidation du paysage ferroviaire: comme annoncé dans la lettre officielle du DETEC lors de l'ouverture de la consultation, le processus de consolidation ne nécessite pas de modification juridiques et il peut déjà commencer avant l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer 2. Le sujet s'est toutefois retrouvé dans plusieurs prises de position. Ainsi, on approuve la situation dans laquelle il existe, en sus des CFF, d'autres chemins de fer à voie normale compétitifs. Dans le secteur des voies étroites, la consolidation devrait passer par une concentration allant au-delà des modes de transport. Des solutions schématiques ne mènent pas au but. Il faut que les forces du marché et de la concurrence soient déterminantes sans que des fusions soient « ordonnées ».
- BL, SO Dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2, il faut élaborer des bases juridiques en ce qui concerne l'indemnisation des chemins de fer des dépenses cantonales effectuées pour les postes d'intervention destinés à la lutte contre les accidents impliquant des produits chimiques.
- economiesuisse L'association faîtière de l'économie suisse regrette que la réforme des chemins de fer 2 renonce à faire un autre pas vers la libéralisation. De cette manière, on gaspille des opportunités d'augmenter l'efficacité du rail ainsi que sa compétitivité par rapport à la route.