

Conseil d'administration et Direction du groupe · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Berne

Office fédéral des transports OFT
3003 Berne

par courrier électronique à:
konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 30 octobre 2015

Prise de position des CFF dans le cadre de la procédure de consultation sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire.

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position sur le message relatif à l'OIF au titre de la présente procédure de consultation.

C'est avec plaisir que nous prenons connaissance du fait que la recommandation du groupe d'experts OIF visant à mettre en place une structure de groupe d'entreprises et à séparer l'infrastructure et l'exploitation ne sera pas mise en œuvre. De notre point de vue, la Confédération reconnaît ainsi que les transports publics suisses et le chemin de fer intégré sont un modèle de réussite.

Nous avons examiné les propositions formulées dans le message sous l'angle de leur applicabilité, de leur simplicité et de leur efficacité, ainsi qu'au regard du principe de subsidiarité (primauté des solutions de branche sur les réglementations légales). De manière générale, nous considérons qu'une analyse d'impact de la réglementation devrait être effectuée afin de mettre en évidence les conséquences de la réglementation concernée sur les investissements, les coûts (globaux du système) et les acteurs. Vous trouverez ci-après nos remarques et propositions détaillées sur le projet mis en consultation.

I. Maîtrises de système: pas de réglementation pour le trafic voyageurs

Les CFF sont favorables à la concrétisation des **maîtrises de système dans le domaine de l'infrastructure**. Ces structures permettront de conférer une base légale aux tâches systémiques définies en particulier dans des conventions sur les prestations. Nous rejetons toutefois le principe général de la transparence, qui prévoit la publication des contrats de maîtrise de système, car cela reviendrait à divulguer des secrets d'affaires.

CFF SA

Conseil d'administration et Direction du groupe
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Berne 65 · Suisse
Téléphone +41 51 285 00 01 · ulrich.gygi@sbb.ch · www.cff.ch

Nous constatons par ailleurs que, d'après les propositions formulées, l'OFT déterminerait également les **maîtrises de système dans le trafic voyageurs**. Nous considérons que cette responsabilité dépasse la visée du projet, dans la mesure où elle ne concerne en aucune manière l'organisation de l'*infrastructure* ferroviaire. Nous ne comprenons pas non plus pourquoi le principe de subsidiarité, qui a fait ses preuves, devrait être abandonné.

Les entreprises de chemin de fer participant au Service direct déploient aujourd'hui déjà des efforts considérables pour simplifier le système en développant des solutions de branche. De plus, étant donné que, d'après le projet mis en consultation, les tâches systémiques relatives au trafic voyageurs seraient formulées de manière très ouverte et que les critères d'attribution ne sont pas définis dans le détail, une réglementation dans ce domaine freinerait les investissements. En effet, une entreprise n'investira pas si ses innovations (p. ex. solutions de vente/systèmes informatiques) risquent de tomber dans le domaine public sur décision de l'État.

Propositions

L'art. 37, al. 1, LCdF est modifié comme suit:

¹«L'OFT peut confier des tâches d'ordre supérieur ~~en vue du transport ferroviaire ou de l'ensemble des transports publics~~ (tâches systémiques) à des gestionnaires d'infrastructure compétents en la matière ou à des tiers si cela permet d'augmenter l'efficacité ou l'interopérabilité, ou de parvenir à des solutions uniformes pour la clientèle.»

³«L'OFT ~~publie~~ peut publier le contrat de gestion de système en garantissant le respect des secrets d'affaires.»

Il y a lieu de renoncer à la réglementation légale des maîtrises de système dans le trafic voyageurs: l'art. 18a et l'ajout à l'art. 28, al. 3, LTV sont supprimés.

II. Droits de participation concernant l'infrastructure: information plutôt que participation

FAIF a permis de réglementer, sous la houlette de l'OFT, la planification à long terme de l'infrastructure et des offres de transport ainsi que la prise en considération des différents acteurs du marché. Pour ce qui est de la planification à court et à moyen terme des investissements et des horaires, des discussions ont lieu régulièrement entre les entreprises de transport ferroviaire (ETF), les gestionnaires d'infrastructure (GI) et des tiers, notamment dans le cadre de la collaboration établie au sein de la branche (Commission Infrastructure de l'UTP).

Pour éviter tout risque de discrimination, le projet prévoit d'imposer des droits de participation, avec possibilité de déposer des recours, dans la planification à court et à moyen terme des investissements et des horaires. D'une part, cette participation ainsi que les compétences définies pour le transfert en escalade (OFT/RailCom) entraîneraient des charges importantes.

De plus, cela permettrait de remettre en question des points d'accords (p. ex convention sur les prestations) auxquels les mêmes acteurs ont déjà contribué.

Pour ces motifs, nous estimons que ces droits devraient être limités à l'information et formulons les remarques suivantes:

- la justiciabilité proposée doit être limitée aux droits d'information sur des aspects relevant de l'exploitation ferroviaire, RailCom étant la seule instance compétente;
- pour éviter de retarder les processus de planification à court et à moyen terme, les recours contre des décisions de RailCom doivent être explicitement privés de l'effet suspensif par la loi (même principe que pour les décisions du service d'attribution des sillons SAS, art. 9s, al. 2 LCdF);
- le projet ne précise pas à quels investissements (extension, maintien de la substance) les droits sont applicables; nous considérons que ces droits doivent être limités aux informations pertinentes pour le déroulement de l'exploitation;
- à l'art. 37a, al. 1, LCdF, nous comprenons l'adjectif «concernés» ainsi: le droit d'information se limite aux ETF concessionnaires pour la partie du réseau *concernée*;
- nous considérons que l'ancrage prévu de ces droits dans les deux actes législatifs (LCdF et LTV) génère un vide juridique eu égard au trafic marchandises; il faut veiller à ce que ce dernier ne soit pas désavantagé par rapport au trafic voyageurs.

Propositions

Le terme «droit de participation» doit être remplacé par «droit d'information»; l'art. 37a LCdF est modifié comme suit:

¹ Les gestionnaires d'infrastructure donnent aux entreprises de transport ferroviaire et aux raccordés concernés un ~~droit de participation~~ droit d'information lors de la planification de projets d'investissement sur leur réseau.

² Le ~~droit de participation~~ droit d'information subsiste même lorsque le gestionnaire d'infrastructure est investi d'autres tâches, notamment de tâches systémiques.

Pouvoir d'examen de RailCom au sujet de décisions portant sur le droit d'information visé à l'art. 37a LCdF; l'art. 40d^{ter}, al. 1, let. f, LCdF, est modifié comme suit:

¹ RailCom statue sur les litiges concernant:[...]

f. le ~~droit de participation~~ droit d'information visé à l'art. 37a.

Absence d'effet suspensif pour les recours contre des décisions de RailCom: l'alinéa suivant est ajouté à l'art. 40 a^{quinquies} LCdF:

^{2bis} Les recours déposés auprès de RailCom à propos des droits d'information visés à l'art.

37a LCdF n'ont pas d'effet suspensif.

III. Service d'attribution des sillons: maintien de l'encaissement auprès du gestionnaire d'infrastructure et garantie du savoir-faire

Dans le domaine de l'attribution des sillons, les CFF s'engagent à fournir des prestations non discriminatoires. Le service actuel d'attribution des sillons, Sillon Suisse SA, fonctionne très bien. Si des raisons d'ordre supérieur imposent la création d'une nouvelle institution fédérale pour l'attribution des sillons, nous considérons que les modifications suivantes devraient être apportées aux propositions formulées dans le projet.

- **Maintien de l'encaissement auprès du gestionnaire d'infrastructure:** d'après le projet mis en consultation, CFF Voyageurs et CFF Cargo verseraient le prix du sillon au SAS, qui se chargerait ensuite de réattribuer les recettes aux CFF. D'une part, cette externalisation de l'encaissement entraînerait un surcroît de dépenses à cause des interfaces supplémentaires ainsi qu'une réglementation plus lourde. D'autre part, elle risquerait de diminuer l'efficacité du processus de décompte sans créer de réelle plus-value ni pour le GI, ni pour les ETF.

Proposition:

L'encaissement n'est pas externalisé et le statu quo est maintenu: l'art. 9d, al. 2, let. c, LCdF est supprimé.

- **Membres du Conseil d'administration:** la proposition exclut que des employés du GI siègent au Conseil d'administration du SAS. Cette disposition priverait le Conseil d'administration d'un important savoir-faire spécialisé et de l'équilibre requis. Nous ne voyons aucune raison valable d'exclure du Conseil d'administration un employé du GI qui n'exerce pas d'activité dans l'attribution des sillons et n'assume pas la responsabilité d'un secteur de trafic.

IV. Droits des passagers: exception pour le trafic régional et limitation de la responsabilité

Nous saluons le fait que l'extension des droits des voyageurs s'applique également à la route (bus grandes lignes) et ne se limite pas au rail. La proposition adopte explicitement un point de vue intermodal, ce qui est positif.

Toutefois, l'introduction d'une nouvelle réglementation sur les mesures de souplesse commerciale ne nous paraît pas utile. Sur une base volontaire, nous indemnisons déjà nos clients lors de retards ou de perturbations. À partir de 60 minutes de retard, le personnel des trains distribue des Rail Checks d'excuses d'une valeur de CHF 10.– (2^e classe) ou de CHF 15.– (1^{re} classe), que les voyageurs peuvent échanger au guichet ou dans les trains (Minibar ou voiture-restaurant). Dans le trafic voyageurs international en provenance et à destination de la Suisse, des dispositions analogues aux droits des passagers énoncés dans le projet sont déjà en vigueur. Au vu de ces éléments, la question suivante se pose: par rapport à la pratique actuelle, une réglementation formelle représenterait-elle une réelle plus-value pour les clients, sachant qu'elle les contraindrait à effectuer de lourdes démarches administratives?

Dans le projet, l'extension des droits des passagers est par ailleurs justifiée par la mise en conformité avec un élément du troisième paquet ferroviaire UE (règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs). Or la mise en œuvre de ce règlement est actuellement à l'examen dans l'optique d'une révision complète. Il convient donc de s'interroger sur l'opportunité de mettre le droit suisse en conformité avec des dispositions européennes qui seront modifiées prochainement.

Proposition principale

Il y a lieu de renoncer à une réglementation formelle des droits des passagers. Les règles de souplesse commerciale actuelles, plus simples pour les clients, sont maintenues: l'art. 21 LTV est supprimé.

Si les droits des passagers devaient malgré tout être réglementés, nous demandons à ce que les éléments suivants soient pris en considération.

- L'adoption de la modification légale proposée impliquerait pour les entreprises de transport une responsabilité financière illimitée. La limitation de la responsabilité devrait être inscrite dans la loi.
- Pour garantir la sécurité du droit, une exception pour le trafic régional devrait être explicitement prévue par la loi.

Proposition subsidiaire

L'art. 21, al. 5, LTV, est modifié comme suit:

La responsabilité se limite à [montant en CHF]. Le Conseil fédéral en règle les modalités de la responsabilité. Il peut prévoir des exceptions pour le Le trafic local et le trafic régional sont exclus de cette responsabilité.

V. Procédure d'approbation des plans: maintien des compétences actuelles

Dans le droit et la pratique actuels, l'approbation des utilisations commerciales annexes telles que les espaces publicitaires et les surfaces commerciales sur les quais et dans les passages souterrains est du ressort des cantons ou des communes. L'art. 18, al. 1bis, LCdF du projet transférerait cette compétence à l'OFT, de même que celle d'approuver les projets servant à l'exploitation ferroviaire. Aujourd'hui, l'art. 18m LCdF donne pourtant déjà à l'OFT la possibilité de se prononcer, en particulier sur les aspects qui concernent la sécurité des projets commerciaux.

Ce transfert de compétence prolongerait considérablement la procédure d'approbation de ce type de projets, qui sont généralement de petite envergure, et augmenterait le travail administratif. Nous ne voyons pas l'utilité de retirer cette compétence aux cantons, d'autant que la procédure actuelle est plus rapide.

Proposition:

L'art. 18, al. 1bis, LCdF est supprimé sans remplacement.

Nous vous remercions d'avance de prendre note et de tenir compte de nos remarques et de nos propositions. Bernhard Meier (meier.bernhard@sbb.ch) et les signataires de la présente prise de position se tiennent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Meilleures salutations

Ulrich Gygi
Président du Conseil d'administration

Andreas Meyer
CEO

Pièce jointe: réponses des CFF au catalogue de questions sur le projet mis en consultation

Copie (par e-mail) à:

- Walter Thurnherr, secrétaire général du DETEC, walter.thurnherr@uvek.admin.ch
- Dr Serge Gaillard, directeur du FFA, serge.gaillard@efv.admin.ch