

Direction du groupe · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Berne 65

Département fédéral des  
affaires étrangères DFAE  
Direction des affaires européennes DAE  
Service de coordination des consultations relatives  
aux accords institutionnels entre la Suisse et l'UE

**Par courrier électronique à:**

Berne, le 15 février 2019

**Accord institutionnel entre la Suisse et l'UE: prise de position des CFF.**

Madame, Monsieur,

Nous vous sommes reconnaissants de la possibilité qui nous est accordée de prendre position. Les CFF ne s'expriment pas sur l'ensemble de l'accord. Ils se concentrent sur ce qui concerne le trafic ferroviaire. En la matière, les CFF ont reçu un mandat clair du Conseil fédéral. Ils considèrent qu'il est de leur devoir d'attirer l'attention sur les principaux risques que recèle l'accord, en particulier sur le fait qu'avec la reprise dynamique du droit européen, **le marché du trafic voyageurs ferroviaire international pourrait être ouvert de manière contraignante en Suisse.**

**Élimination des incertitudes liées à la reprise dynamique du droit**

La reprise dynamique du droit ne pose aucun problème pour ce qui concerne la technique. Aujourd'hui déjà, la Suisse reprend de manière autonome la plupart des prescriptions techniques de l'UE parce que l'harmonisation des prescriptions techniques est éminemment souhaitable pour favoriser l'interopérabilité.

En revanche, la reprise dynamique du droit devient délicate pour ce qui concerne des directives en matière de concurrence. Le fait que de telles normes soient contestées au sein de l'UE elle-même en raison de leurs importantes conséquences le démontre. La Suisse n'est par ailleurs pas certaine que la reprise obligatoire du droit soit limitée au trafic transfrontalier et qu'elle n'ait pas de répercussions indirectes sur le marché national et le chemin de fer intégré. La limite de l'obligation de reprise du droit doit donc être formulée de façon explicite.

- *«Exclusion de l'ouverture des marchés du trafic voyageurs par les transports publics.»*
- *«Exclusion des directives d'organisation des entreprises ferroviaires.»*

**Pas d'ouverture des marchés en trafic voyageurs international**

Avec la reprise dynamique du droit, la Suisse s'engage à ouvrir son marché du trafic voyageurs international. Or, le Parlement a annoncé il y a peu son opposition à ce que veut le Conseil fédéral en la matière. Les répercussions d'une telle ouverture seraient considérables:

**CFF SA**

Direction du groupe  
Hilfigerstrasse 1 · 3000 Berne 65 · Suisse  
Téléphone +41 51 285 00 10  
andreas.meyer@sbb.ch · www.cff.ch

- Une ouverture du marché unilatérale et mal préparée déboucherait sur une concurrence délétère contre les grandes entreprises ferroviaires européennes (écrémage). N'ayant aucune capacité de faire face aux risques liés aux stratégies de défense et/ou d'expansion, les entreprises ferroviaires suisses devraient faire face à un recul inéluctable de leurs affaires. Les dimensions respectives des pays et des entreprises montrent qu'une ouverture des marchés ne profiterait qu'à des réseaux étrangers.
- Aujourd'hui, des coopérations à long terme avec les entreprises ferroviaires des pays voisins garantissent les raccordements à l'étranger, conformément à ce que souhaite la Suisse. De telles coopérations seraient difficiles, ou même interdites en vertu du droit des cartels, dans un contexte de concurrence. Les entreprises ferroviaires des grands pays voisins accapareraient les lignes rentables et assureraient leur desserte seules.
- Les exceptions prévues par l'accord pour préserver les acquis en matière de transports publics en Suisse ne sont pas clairement formulées et sont d'une extrême faiblesse.
- Les intérêts du fret ferroviaire, qui souffre aujourd'hui déjà d'une disponibilité insuffisante des sillons, ne seraient pas pris en compte en cas d'ouverture des marchés s'accompagnant de la circulation de davantage de trains de voyageurs. Cela va à l'encontre de la politique de transfert de la route au rail appliquée en Suisse.

Enfin, le système de transports publics suisse, fondé sur la coopération, serait insuffisamment protégé en cas d'ouverture des marchés. Les meilleures mesures d'accompagnement:

- ne peuvent contrer l'avantage compétitif des réseaux européens, étendus et orientés vers l'expansion, ni le caractère unilatéralement favorable de l'ouverture des marchés.
- ne peuvent résoudre les contradictions entre le modèle de coopération suisse et le modèle de concurrence européen.

### **Garantie de l'autonomie du financement des transports publics**

Afin de favoriser la politique suisse des transports, d'importantes sommes de fonds publics sont investies dans l'infrastructure et le transport. L'interdiction de principe des contributions de l'État, inscrite dans l'accord, génère de l'insécurité juridique dans le système complexe du financement des transports publics. Il convient de garantir qu'en matière de financement des transports publics, la Suisse demeure autonome.

Nous vous remercions de tenir compte de la présente prise de position. M. Arnold, responsable Régulation et affaires internationales, se tient à votre disposition ([luca.arnold@sbb.ch](mailto:luca.arnold@sbb.ch)) si vous avez besoin de précisions.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de nos sentiments distingués.

A handwritten signature in black ink that reads "Andreas Meyer". The letters are cursive and somewhat stylized.

Andreas Meyer  
CEO

A handwritten signature in blue ink that reads "Kathrin Amacker". The signature is very fluid and cursive.

Kathrin Amacker  
Membre de la Direction du groupe  
Responsable Communication