

Affaires publiques et régulation · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Berne 65

Office fédéral des transports
3003 Berne

Par e-mail à: WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Berne, le 1er avril 2022

Mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE – 2^e étape

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous permettre de prendre position dans le cadre de la procédure de consultation sur la 2^e étape de la mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE, ci-après 4RP(TP).

Dans leur prise de position du 10 décembre 2018, les CFF avaient pleinement soutenu la démarche de l'OFT de mettre en œuvre le 4RP(TP) en deux étapes. Nous restons d'avis que l'approche adoptée est correcte et nous approuvons les adaptations de la LCdF qui ont été proposées. Compte tenu de l'échec des négociations relatives à l'accord-cadre institutionnel avec l'UE, la procédure retenue nous apparaît actuellement adéquate. Toutefois, celle-ci soulève de nombreuses questions pratiques et fondamentales au sein du secteur. À cet égard, les CFF soulignent l'importance des points ci-après.

1. Interopérabilité respectant les spécificités du système ferroviaire suisse

Les CFF continuent d'affirmer que le réseau suisse à voie normale fait partie du réseau ferroviaire européen interopérable. De même, ils confirment leurs réserves émises jusqu'à présent sur le fait que la mise en œuvre des normes communautaires en matière d'interopérabilité et de sécurité ne doit pas mener à renoncer à la qualité du réseau ferroviaire suisse (sécurité, ponctualité, capacité élevée du réseau pour le trafic mixte). Nous souscrivons aux efforts de simplification des processus. Toutefois, les avantages des processus éprouvés ne doivent pas s'éroder en Suisse, sachant que les objectifs du 4RP(TP) portant sur des processus d'homologation en Europe plus efficaces et moins onéreux n'ont pas été entièrement atteints (voir ch. 5 «Coûts» ci-après).

La mise en œuvre de la 2^e étape du 4RP(TP) aura pour effet d'intensifier notre participation dans la législation ferroviaire européenne. Par conséquent, les CFF proposent un

renforcement de la gestion et de la coordination des services suisses impliqués, sous la direction de l'OFT, pour garantir une position suisse autant que possible uniforme au sein des groupes de travail européens.

2. Harmonisation correcte des réglementations et processus suisses et européens

Il est difficile d'évaluer l'impact concret des adaptations de la LCdF proposées, en ce qui concerne les périodes précédant et suivant la modification de l'ATT. Pour les utilisateurs, il serait judicieux que les dispositions de la LCdF établissent une distinction nette entre les phases en amont et en aval du transfert des compétences d'approbation à l'ERA. Cela concerne par exemple les processus et les rôles impliqués, les responsabilités de ces derniers quant aux aspects de l'approbation au sol de projets ERTMS, ainsi que l'autorisation de dérogations ou le recours contre les décisions de l'ERA. De plus, l'interaction des cadres juridiques européen et suisse en cas de conflit lié aux conséquences en Suisse est insuffisamment décrite.

Pour les dispositions transitoires dans les normes européennes (notamment les STI) et suisses, il doit clairement apparaître aux utilisateurs ou aux requérants comment les traiter vis-à-vis de l'ERA et de l'OFT. Susceptibles de concerner des actes non spécifiques au chemin de fer, les compétences en matière d'application et de procédure devraient généralement être décrites de manière plus claire.

Il est d'autant plus important que les prescriptions en aval, telles l'OCF, les DE-OCF et les directives de l'OFT, soient rapidement remaniées et entrent en vigueur aux fins d'une réglementation cohérente. Et ce, pour les deux phases précédant et suivant le transfert des compétences d'approbation à l'ERA. Étant donné l'importance de cette démarche pour les projets de véhicules, les projets d'installations et l'exploitation, il est essentiel d'impliquer le secteur lors du développement de la réglementation technique. Comme c'est le cas dans l'UE, l'implication du secteur en Suisse devrait être explicitement inscrite dans les prescriptions.

3. Clarification des conséquences sur le trafic frontalier

Comme le 4RP(TP) ne règle pas explicitement les lignes en zone frontalière, les compétences et la validité des certificats et autorisations sur de telles lignes ne sont pas claires.

Les CFF se félicitent de l'application de l'art. 4a LCdF, d'après lequel l'OFT peut, sur les lignes en zone frontalière, autoriser l'application des prescriptions techniques ou d'exploitation en vigueur dans les pays limitrophes. Cependant, il est important que cette position soit réciproque, à savoir que les prescriptions et approbations suisses puissent être reconnues par les pays limitrophes sur les lignes en zone frontalière. Si nécessaire, il convient de créer le cadre juridique à cet effet dans l'ATT.

4. Distinction des procédures et méthodes applicables au domaine interopérable et au domaine non interopérable

Le projet ne distingue pas suffisamment les règles applicables au réseau ferroviaire interopérable de celles applicables au réseau ferroviaire non interopérable. Du point de vue des utilisateurs, il est difficile d'identifier les dispositions applicables uniquement au réseau IOP ou non IOP ou valables pour les deux réseaux, comme le montrent nos commentaires sur les différents articles.

5. Coûts

Le rapport explicatif ne tient guère compte des incidences financières dans le secteur. Les CFF craignent par exemple, dans le cas d'un allongement de la procédure d'homologation des véhicules, un surcoût lié à l'arrêt de ces derniers, qui est actuellement minimisé en suisse grâce à l'autorisation d'exploitation anticipée en cas de demandes d'homologation pour plusieurs pays. Le projet requiert une analyse complète d'impact de la réglementation qui tienne également compte du surcroît de dépenses pendant la phase de transition.

Nous apprécions grandement d'avoir pu échanger sur certains points avec l'OFT, préalablement à notre prise de position. Les CFF estiment essentiel que l'OFT continue d'impliquer le secteur dans l'élaboration du projet et des réglementations en aval, et qu'il s'appuie sur une collaboration qui a fait ses preuves. Les CFF s'engagent dans cette participation active.

Nous vous remercions de tenir compte de la présente prise de position. Pour toute question, veuillez contacter Matthieu Boillat à l'adresse (matthieu.boillat@sbb.ch).

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.



Vincent Ducrot
CEO



Bernhard Meier
Délégué Affaires publiques et régulation

Copie à:
Guido Vasella, responsable État-major de direction, Entreprises liées à la Confédération,
DETEC

Pièce jointe:
Liste des remarques relatives aux différents articles