

economiesuisse  
Case postale  
8032 Zurich

Lausanne, le 15 mars 2004  
S:\COMMUN\POLITIQUE\Position\2004\POL0402.doc  
REJ/rf

## ***Procédure de consultation sur la Réforme des chemins de fer 2***

Madame, Monsieur,

Nous avons bien reçu votre courrier du 8 janvier de cette année à propos du sujet mentionné sous rubrique et vous remercions de nous consulter à ce propos.

### **Généralités**

D'une manière générale, nous partageons les vues exposées dans le rapport explicatif de la réforme des chemins de fer 2, plus particulièrement les analyses traitant de la mutation du paysage ferroviaire, de la sécurité sur le réseau, de la garantie de non-discrimination quant à l'accès à celui-ci et de l'égalité des entreprises de transport devant la loi. Nous avons également étudié le projet de nouveau régime de financement de l'infrastructure des chemins de fer en Suisse.

Par contre, nous limiterons nos remarques d'ordre technique concernant ce projet en nous en remettant à l'appréciation des associations de branches directement concernées.

Pour ce qui concerne le type de consultation proposé, nous regrettons vivement l'option retenue du questionnaire imposé. Cette manière de faire, si elle offre plus de facilité au dépouillement, n'en limite pas moins la possibilité d'action des sondés, focalisant les réponses sur certains thèmes et en laissant d'autres à dessein dans l'ombre. Nous nous plierons toutefois à l'exercice.

### **Réponses aux questions**

- 1. Etes-vous d'accord avec la direction de la réforme des chemins de fer 2 ?  
Considérez-vous qu'il est correct d'exclure certains thèmes ?*

Dans la mesure où cette réforme poursuit le travail de révision en profondeur des conditions-cadres permettant d'assurer le maintien d'un réseau de transports efficace et compétitif, nous la soutenons. Par ailleurs, dans la même optique où certains thèmes

avaient dû être exclus de la réforme des chemins de fer 1, il nous paraît sage de ne pas vouloir tout englober dans ce « paquet », mais de lui conserver une unité de matière relative. Les autres thèmes pouvant faire l'objet d'un prochain volet de réformes.

2. *Partager-vous notre estimation du développement du paysage ferroviaire suisse et de son environnement ?*

Dans les grandes lignes, nous sommes également d'avis que le paysage ferroviaire de notre pays va encore se resserrer, réduisant le nombre d'acteurs. Dans ce sens, nous soutenons également le scénario « CFF + X », qui laisse une plus grande diversité d'intervenants, mais qui en limite à terme le nombre aux plus compétitifs. La variante cantonnant les autres acteurs que les CFF aux seuls réseaux à voie étroite, conduisant ainsi à une étatisation de fait du réseau à voie normale, est inacceptable.

3. *Etes-vous favorable au financement par convention sur les prestations pour toutes les entreprises dont l'infrastructure est co-financée par la Confédération ?*

L'usage exclusif de conventions de prestations pour toutes les entreprises dont l'infrastructure est co-financée par la Confédération augmente à nos yeux la transparence du système et simplifie grandement la panoplie des instruments de financement. Cette manière d'agir encourage les entreprises à utiliser les fonds de la façon la plus efficace possible, tout en n'étouffant pas l'esprit d'entreprise.

4. *Etes-vous d'accord pour que la Confédération finance à l'avenir une partie des investissements en constituant du capital propre ?*

La conversion des prêts d'investissement consentis à des compagnies de transport privé en capital propre va dans le sens de l'égalité de traitement prônée par la réforme. En effet, cette conversion a déjà été effectuée pour les CFF lors de la réforme des chemins de fer 1. Nous soutenons ce mode de financement.

5. *Comment évaluez-vous le passage d'une responsabilité tripartite pour le financement à une structure bipolaire ? La réduction du nombre des interfaces apporte-t-elle une amélioration ?*

Comme nous avons soutenu le projet de nouvelle péréquation financière (NPF), nous ne pouvons que souscrire à la volonté de désenchevêtrer les responsabilités de financement.

6. *La compétence de la Confédération – à condition de conserver la neutralité financière – doit-elle être définie plutôt au sens large (grand réseau de base) ou au sens étroit (petit réseau de base) ?*

De notre point de vue, seul un réseau de base étendu est en mesure de garantir la neutralité financière du projet. Cette neutralité doit, comme très justement proposé dans le projet, rester la condition ultime, à la lumière de la situation actuelle des finances des cantons.

7. *La loi ne doit-elle définir que les critères de séparation ou le réseau de base lui-même ?*

Nous préconisons que la loi se borne à fixer le catalogue des critères de répartition entre réseau de base et réseau complémentaire, plutôt que les réseaux eux-mêmes. En effet, nul ne connaît aujourd'hui l'évolution des transports par le rail en Suisse pour pouvoir figer les dimensions du réseau de base.

8. *Serait-il judicieux, à votre avis, de mettre sous la responsabilité des cantons les installations d'accueil situées en dehors des nœuds ?*

Nous n'avons pas d'avis particulier sur la question.

9. *La combinaison de conventions quadri-annuelles sur les prestations et d'un crédit d'engagement de la même durée, comportant la discussion des objectifs de politique des transports est-elle une bonne solution ?*

L'approche pluri-annuelle nous semble intéressante dans le sens qu'elle offre aux entreprises de transport une plus grande latitude dans leur mode de gestion et de fonctionnement.

10. *Les conventions sur les prestations doivent-elles être adoptées par le Parlement ou seulement leur principe et leur cadre financier ?*

L'adoption des conventions ne devrait pas être le fait du Parlement, principalement en raison de la charge supplémentaire que cette tâche apporterait à ses membres.

11. *Etes-vous d'accord pour que le choix des instruments de financement – dans le cas d'un grand réseau de base (b) – soit confié aux cantons pour les infrastructures relevant de la compétence cantonale ou êtes-vous favorable à une réglementation uniforme comme dans le cas d'un petit réseau de base (a) ?*

En raison des éléments de réponse apportés aux questions 5 à 8, nous soutenons la solution visant à confier aux cantons le choix des instruments de financement pour les infrastructures relevant de la compétence cantonale.

12. *L'évolution du prix du sillon esquissé ici correspond-il à vos attentes ?*

Nous n'avons pas d'avis particulier sur la question.

13. *Le privilège du trafic marchandises en matière de prix du sillon doit-il être conservé dans l'optique d'une politique de transfert cohérente ?*

Compte tenu de la position de notre pays au centre de l'Europe et des problèmes de trafic routier rencontrés ces dernières années, il est primordial de poursuivre la politique d'encouragement du transfert du trafic des marchandises de la route vers le rail. En ce sens, le privilège du trafic marchandises en matière de prix du sillon doit être conservé.

14. *Etes-vous favorable à l'extension du service de sécurité à tous les moyens de transport ?*

A la lumière du sentiment d'insécurité qui peut prévaloir dans les transports publics à certaines heures de la journée, nous reconnaissons qu'un renforcement des compétences de la police ferroviaire et qu'une extension à tous les autres modes de transports publics (avec la réserve de solutions alternatives mises sur pieds par les exploitants eux-mêmes) est souhaitable.

15. *Estimez-vous que le service de sécurité doit être armé, mais sans arme à feu, doté d'une arme à feu ou, le cas échéant, dépourvu de toute arme? Le principe ad hoc doit-il être inscrit dans la loi ?*

Pour ne pas encourager, suite à l'introduction de cette « police des transports », un phénomène de rejet auprès des populations sensibles, nous ne préconisons pas l'emploi d'armes à feu par les agents de sécurité. Toutefois, il est indiscutable qu'une absence totale de moyens de défense de ces agents ne pourrait que nuire à leur autorité auprès de ces mêmes populations sensibles.

16. *Craignez-vous le renforcement du rôle de la commission d'arbitrage à propos de la non-discrimination dans l'accès au réseau, notamment lorsqu'il s'agit d'attribuer des sillons ? Suffit-il que la commission d'arbitrage puisse agir de sa propre initiative ?*

Nous n'avons pas d'avis particulier sur la question.

17. *Faut-il maintenir la solution actuelle pour l'acquisition du matériel roulant (garantie d'Etat pour les CFF auprès d'Eurofima, autres acquisitions sans garantie ni participation de l'Etat) ?*

D'un strict point de vue de l'égalité de traitement, il ne nous paraît pas correct de disposer de deux modes de financement, pour les CFF d'une part et pour les autres entreprises de transport (compagnies de chemins de fer privés, compagnies de navigations, compagnies de transport publics, etc.) d'autre part.

18. *Lors de leurs achats de matériel roulant, les CFF et les chemins de fer privés doivent-ils pouvoir profiter d'une garantie de l'Etat, que ce soit via Eurofima ou par des garanties ad hoc sur le marché du crédit et des capitaux ?*

Compte tenu de la réponse à la question 17, il nous paraît judicieux de permettre à toutes les compagnies de transport, devant recourir au financement du marché pour acquérir du matériel roulant, d'avoir accès à une garantie de l'Etat.

19. *Lors de leurs achats de matériel roulant pour le trafic régional, les CFF et les chemins de fer privés doivent-ils se passer de la garantie d'Etat ?*

La réponse à la question 18 vaut aussi pour ce point.

20. *D'autres solutions sont-elles concevables, possibles ou nécessaires ?*

Nous n'avons pas d'avis particulier sur la question.

21. *En matière d'impôt sur les bénéfiques, estimez-vous juste que l'on fasse une distinction entre les entreprises versant des bénéfiques et celles qui laissent les gains entièrement dans l'entreprise ?*

La majorité des entreprises de chemin de fer étant en main de la Confédération ou des cantons, la question mérite d'être solutionnée. En effet, les compagnies distribuant leurs bénéfiques permettent aux acteurs étatiques de percevoir un « double dividende », une première fois comme tel, et une seconde par l'impôt sur les bénéfiques. Dans le cas des entreprises réinvestissant intégralement leurs gains, cette double ponction n'a pas lieu; par contre ces entreprises peuvent avoir des difficultés à recruter des nouveaux actionnaires. Il y a donc lieu de faire régner le principe de l'égalité de traitement.

22. *Approuvez-vous la large exonération fiscale de tout le secteur de l'infrastructure ?*

Nous soutenons le principe d'une large exonération proposé, principalement parce que, comme la majorité des entreprises de chemin de fer est en main de la Confédération ou des cantons, la question semble plutôt philosophique.

23. *Préconisez-vous d'établir un lien entre des droits particuliers et des obligations en faveur du service public ?*

Nous n'avons pas d'avis particulier sur la question.

24. *Estimez-vous que la coordination tarifaire actuelle est suffisante ? Les intérêts des passagers, du trafic local et du trafic touristique sont-ils suffisamment pris en compte ?*

La coordination actuelle des tarifs mériterait d'être accentuée, dans la mesure où, trop souvent encore, l'absence de communauté tarifaire pénalise les transports publics au bénéfice du transport privé routier.

25. *Pensez-vous qu'il faille empêcher qu'une même personne soit à la fois commanditaire et membre du conseil d'administration de l'entreprise de transport ?*

Les principes d'une bonne gouvernance d'entreprise impliquent que les différents intervenants puissent se prévaloir d'une indépendance et d'une absence de conflits d'intérêt. Dès lors, il y a lieu d'exclure, dans la mesure du possible, ce type de situation en fixant des règles strictes. Ces règles ne doivent toutefois pas forcément figurer dans la loi, mais, par exemple, dans un « code de bonne pratique ».

26. *Est-il juste d'exiger des fournisseurs de prestations de transport public qu'ils soient indépendants, juridiquement, des commanditaires ?*

Compte tenu de la structure historique de la branche, il nous paraît extrêmement périlleux et difficilement réalisable d'exiger une séparation juridique des commanditaires et des fournisseurs de prestations, du fait que bon nombre d'entreprises de transport sont en main de la Confédération, de cantons ou de communes.

27. *Préconisez-vous une coordination accrue de l'appel d'offres et de la concession ?*

Nous soutenons globalement une telle démarche offrant plus de transparence dans l'attribution des concessions, toutefois, nous réservons notre appréciation finale à la lecture du texte de l'ordonnance réglementant la procédure d'appel d'offre.

28. *Est-il juste d'accorder un grand poids à la protection des travailleurs dans la procédure d'appel d'offres ?*

La protection des travailleurs mérite d'être assurée, toutefois, il s'agit là d'un critère parmi d'autres, tout aussi relevant pour assurer la bonne exploitation d'une concession. Dès lors, nous ne soutenons pas le projet d'accorder un poids particulier à la protection des travailleurs.

29. *Les mesures proposées permettront-elles d'assainir suffisamment les chemins de fer privés ? Est-il juste de lier la contribution d'assainissement de la Confédération à la condition que d'autres fusions aient lieu ?*

A nos yeux, les mesures proposées dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2 sont en mesure d'assurer un assainissement conséquent de la branche, sans toutefois conduire à un achèvement de celui-ci. Il y aura donc certainement lieu de plancher sur une réforme 3. Par contre, il n'est pas acceptable que la Confédération conditionne son intervention à la réalisation impérative de nouvelles fusions. Les fusions entre compagnies de chemin de fer doivent plutôt être encouragées par des mesures d'incitation et non imposées.

30. *Les services de révision 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 ?*

Nous n'avons pas d'avis particulier sur la 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 ?*

Dans la mesure où cet article n'a, à ce jour, suscité aucune plainte ni remarque, nous ne voyons pas pourquoi il devrait être adapté, sous prétexte que la pratique diffère dans les aéroports et sur les autoroutes.

## **Conclusion**

Nous relevons en définitive que le projet qui nous est présenté vise essentiellement à adapter les structures des entreprises de transports en adéquation avec l'actuelle législation, offrant ainsi une nouvelle étape à la consolidation du paysage ferroviaire suisse. Dès lors et dans la mesure où ce projet ambitionne de simplifier les procédures et de réglementer de manière efficace les compétences et les tâches de la Confédération et des cantons en la matière, nous le soutenons, au même titre que nous soutenons toute démarche participant activement à la réduction de la taille de notre Etat et à la « déflation » législative de son administration.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay  
Directeur adjoint

Régis Joly  
Sous-directeur