



Chambre vaudoise
du commerce et de l'industrie

Monsieur
Vincent Krayenbühl
Chef de service
Département des Infrastructures
Service de la mobilité
Av. de l'Université 5
1014 Lausanne

Lausanne, le 3 septembre 2009

S:\COMMUNIPOLITIQUE\Position\2009\POL0950.doc
CWL/chb

Deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2

Monsieur,

Votre courrier du 11 août 2009 concernant le dossier cité en titre nous est bien parvenu et nous vous remercions de nous consulter à ce propos.

La deuxième étape de la réforme des chemins de fer II est une nouvelle étape de la réforme du système ferroviaire. Elle porte sur l'accès non discriminatoire au réseau, sur l'interopérabilité, sur les appels d'offres dans le trafic régional de voyageurs ainsi que le financement des frais de mise à disposition des services de protection. Le but principal de la réforme ferroviaire étant, quant à lui, l'augmentation de l'efficacité et de la compétitivité du rail.

Avec la réforme des chemins de fer I, la Suisse a introduit l'accès non discriminatoire au réseau. Pour améliorer cet accès non discriminatoire, les entreprises de transport doivent être séparées du service d'attribution des sillons, afin que leur attribution et la fixation des prix se fassent de manière indépendante. En ce qui concerne l'interopérabilité, celle-ci a pour but d'assurer un système de chemins de fer uniforme sur le plan technique pour toute l'Europe, en vue de rendre la circulation plus libre et plus sûre, sans interruption aux frontières. En reprenant les paquets ferroviaires et les directives européennes sur l'interopérabilité, la Suisse renforce le trafic ferroviaire international ainsi que le transfert et la capacité des entreprises de chemin de fer suisse à agir sur le plan international.

La révision de la loi sur les chemins de fer (1996) a également rendu possible l'utilisation des appels d'offres dans les transports publics. La deuxième étape de la réforme des chemins de fer II, dans le domaine des bus, prévoit de créer des lois qui régiront avec précision les procédures. Le trafic ferroviaire des voyageurs pourra, quant à lui, toujours faire l'objet d'appels d'offres, sans toutefois que le sujet soit volontairement développé. Le dernier point traité dans ce deuxième paquet concerne le financement des frais de mise à disposition des services de protection. Il est ainsi prévu que les interventions des services de sauvetage et des services communaux des pompiers soient pris en charge par les gestionnaires de

l'infrastructure, qui contribueront désormais aussi aux frais de mise à disposition des services susmentionnés.

Vous trouverez ci-dessous les réponses au catalogue de questions concernant les quatre domaines traités dans le présent projet.

1. Accès non discriminatoire au réseau

Selon le rapport accompagnant la présente consultation, de bonnes expériences ont été faites avec l'accès actuellement en vigueur. Le transport de marchandises par rail a ainsi augmenté de manière significative, et les offres de transport régionales se sont considérablement étoffées et améliorées. Actuellement, l'attribution des sillons est toutefois encore en main des entreprises de chemin de fer (Sillon Suisse SA), et un accès non discriminatoire à des tiers ne peut être garanti. Le deuxième paquet ferroviaire propose ainsi de créer une institution de droit public visant à garantir un service d'attribution des sillons totalement indépendant. Nous approuvons cette solution qui permettra un accès non discriminatoire au réseau, en soulignant toutefois qu'il sera nécessaire de définir très précisément le calcul des prix selon les priorités du réseau ainsi que les compétences concernant les divers tronçons (voie normale/voie étroite/à crémaillère/tramways), en fonction de leur importance nationale.

2. Interopérabilité des chemins de fer

Le but de l'interopérabilité est de créer un système ferroviaire européen commun qui se base sur la mise en conformité des normes techniques et la simplification des procédures, notamment la reconnaissance mutuelle de certifications et attestations. Pour la Suisse, une interopérabilité avec le réseau européen est d'importance centrale. En effet, une utilisation fluide des tronçons contribuerait non seulement à augmenter la compétitivité du rail en comparaison avec les autres types de transports, mais également entre les diverses entreprises de chemin de fer. Nous soutenons donc totalement cette démarche.

3. Appels d'offres dans le domaine des bus

Seul le domaine des bus sera soumis à une législation réglementant les appels d'offres. Si cette décision constitue déjà un pas dans la bonne direction, on peut toutefois regretter qu'elle ne soit pas appliquée à d'autres domaines tels que le rail. Celui-ci réunit en effet les deux tiers des indemnités fédérales pour les transports publics, il est certain que l'impact de cette mesure utile en sera réduit en conséquence. Nous déplorons ainsi que la mesure ne soit pas étendue aux chemins de fer, mais saluons néanmoins sa prise en compte pour les bus.

4. Financement des services de protection

Lors d'accidents impliquant les chemins de fer, les entreprises de ce domaine sont alors épaulées par les services cantonaux et communaux de protection. A ce jour, les entreprises de chemin de fer ne participent cependant qu'aux coûts d'intervention, et non de mise à disposition. Les entreprises suisses d'infrastructure ferroviaire seraient alors tenues de contribuer à hauteur de 3 millions de francs par an aux frais de mise à disposition des cantons, et ce pour un réseau d'environ 5200 kilomètres. Le financement

devrait être assuré grâce aux indemnités pour l'utilisation des sillons. Dans la mesure où le financement de ce changement est assuré, nous pouvons également l'approuver.

En conclusion, le deuxième paquet de la réforme des chemins de fer II comporte des mesures qui vont clairement dans le sens d'une libéralisation du marché et d'un accroissement de la compétitivité du rail, ce que nous approuvons pleinement. Il est néanmoins nécessaire de veiller à ce que les questions de rentabilité et d'efficacité restent au premier plan, et qu'elles ne soient pas obscurcies par les intérêts régionaux divergents ou rendues caduques par une tendance à la sur-réglementation.

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

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay
Directeur adjoint

Christine Walter-Luz
Responsable adjointe