



**Rapport d'audition
sur les
modifications d'ordonnances concernant le droit régissant les entreprises de transport par
route et le droit pénal des transports**

1. Procédure d'audition

Le Parlement a adopté les bases légales (FF 2014 7077 et 7065) le 26 septembre 2014. Le délai référendaire a expiré le 15 janvier 2015 sans avoir été utilisé.

Par la suite, les trois ordonnances suivantes du Conseil fédéral ont été révisées :

Ordonnance sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route (OTVM, RS 744.103)

Ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV, RS 745.11)

Ordonnance réglant la communication des décisions pénales prises par les autorités cantonales (RS 312.3).

L'audition a été lancée le 21 janvier 2015 et a duré jusqu'au 22 mars 2015.

Les milieux invités à y participer étaient les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations économiques nationales et d'autres organisations.

Au total, l'OFT a reçu 44 réponses.

		Total destinataires	Réponses
1	Cantons	26	23 (1 CTP) = 24
2	Partis politiques	12	1
3	Associations faïtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne	3	1
4	Associations faïtières nationales de l'économie	12	3
5	Organisations	52	15
	Total	105	44

2. Liste des prises de position remises lors de la procédure d'audition

2.1 Cantons

AG	Argovie
AI	Appenzell Rhodes intérieures
BL	Bâle-Campagne
BS	Bâle-Ville
BE	Berne
FR	Fribourg

GE	Genève
GL	Glaris
GR	Grisons
JU	Jura
LU	Lucerne
NE	Neuchâtel
NW	Nidwald
OW	Obwald
SH (2)	Schaffhouse
SZ	Schwyz
SO	Soleure
TG	Thurgovie
TI	Tessin
VD	Vaud
VS	Valais
ZG	Zoug
ZH	Zurich

CTP Conférence des directeurs cantonaux des transports publics

2.2 Partis politiques

PS: Parti socialiste suisse

2.3 Associations faitières nationales des communes, des villes et des régions de montagne

Union des villes suisses

2.4 Associations faitières nationales de l'économie

sgv/usam: Union suisse des arts et métiers

SSE: Société Suisse des Entrepreneurs

CP: Centre Patronal

2.5 Organisations

ASTAG Association suisse des transports routiers

AGVS/UPSA Union professionnelle suisse de l'automobile

BLS SA

Konsumentenforum kf

fer-ge Fédération des Entreprises Romandes

La Poste suisse SA

CFF SA

SEV Syndicat du personnel des transports

Stiftung für Konsumentenschutz SKS

SOB Schweizerische Südostbahn AG

routesuisse – Fédération routière suisse

Thurbo AG

VöV/UTP Union des transports publics

ATE Association Transports et Environnement

VSPB/FSFP Fédération suisse Fonctionnaires de police

3. Prises de position relatives aux différentes ordonnances

La plupart des prises de position soulevaient des questions générales ou approuvaient de manière générale le projet, prenant position sur quelques détails.

32 des 44 réponses approuvent le projet de manière générale.

20 cantons l'approuvent ou n'ont pas de remarques à formuler. Le canton OW approuve le projet, mais souligne qu'au vu des défis actuels liés au franc fort, il est important que la charge administrative soit faible et qu'une bonne régulation contribue sensiblement à la compétitivité des entreprises sises en Suisse.

ASTAG, AGVS/UPSA, routesuisse et fer-ge déclarent également approuver le projet.

4. OTVM, Ordonnance sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route

4.1 Cabotage

ASTAG, AGVS/UPSA, routesuisse, SSE, sgv/usam sont particulièrement favorables au maintien de la réglementation actuelle du cabotage.

4.2 Infractions graves

ASTAG, AGVS/UPSA, routesuisse et sgv soulignent que la liste de l'UE ne doit être considérée que comme une aide à l'interprétation, mais que le Conseil fédéral ne doit pas adopter une pratique plus sévère.

Il n'est pas encore possible de prendre position sur le contenu, puisque l'UE n'a pas encore avalisé la liste.

4.3 Attestation de la capacité financière

Vu que les montants liés au capital propre ont été fixés alors que le cours de l'euro était plus élevé qu'actuellement, CP, sgv/usam, SSEV, ASTAG, fer-ge, routesuisse et AGVS/UPSA demandent que les montants soient revus à la baisse.

5. OTV

5.1 Concurrence, art. 44 OTV

La CTP et le canton SH relèvent que l'adaptation prévue dans le domaine de la concurrence (c.-à-d. dans le trafic grandes lignes international) équivaut à une libéralisation de la situation actuelle, car il n'est plus nécessaire de prouver que le service de transport compromet « de manière essentielle l'existence des offres de transport routier autorisées ». En revanche, l'interdiction de concurrence subsiste dans le secteur financé par l'Etat, puisqu'il est désormais dit que le fonctionnement d'une offre de transport comparable proposée dans le cadre d'un ou de plusieurs mandats de prestations publiques en faveur de l'économie générale ne doit pas être affecté sérieusement. Si une libéralisation est tolérable dans le domaine de la concurrence, la CTP et le canton SH s'opposent farouchement à une libéralisation dans le secteur financé par l'Etat. L'offre de transport commandée et financée par les pouvoirs publics forme un ensemble cohérent. La CTP et le canton SH voient d'un œil positif le fait que le projet traite uniquement les autorisations relatives aux transports internationaux de voyageurs et non les concessions suisses. La libéralisation du trafic intérieur, même limitée au trafic grandes

lignes, déséquilibrerait l'ensemble du système des TP suisses car, dans notre petit pays, les trafics régional et grandes lignes sont étroitement imbriqués. Les offres de transport financées par l'Etat doivent pouvoir déployer leurs effets sans facteur dérangeant.

Le SEV, les CFF, Thurbo et ATE demandent par contre de ne pas modifier l'art. 44 OTV. Il faut d'abord dresser l'état des lieux demandé dans le postulat 14.3673.

De plus, ATE renvoie au bilan écologique des bus, moins bon que celui des chemins de fer (CO₂ et autres gaz à effet de serre). Par ailleurs, une libéralisation pour des motifs économiques n'est pas judicieuse, car la Confédération a investi plus d'un milliard de francs dans l'amélioration du raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse ainsi que dans des liaisons internationales telles que CEVA ou FMV. ATE relève toutefois que les bus nolisés à destination de l'Espagne ou de l'Europe de l'Est présentent un meilleur bilan écologique que l'avion ou le trafic privé.

La modification proposée trouve le soutien d'ASTAG, AGVS, routesuisse et fer-ge.

5.2 Systèmes d'information sur les voyageurs sans titre de transport valable

Les CFF demandent que l'effacement de données dans un délai d'une semaine soit considéré comme immédiat. Il devrait suffire que la suppression se traduise par le refus de l'accès à la consultation des données. Des obligations d'archivage pourraient s'opposer à l'élimination de données.

5.3 Dispositions pénales

Les CFF demandent que des cas punissables supplémentaires soient prévus. Ainsi, par exemple, une personne qui refuse d'obtempérer aux consignes du personnel de l'entreprise de transport afin de rétablir l'ordre devrait être punissable d'une amende.

Les CFF et le BLS demandent de rendre punissables d'une amende les personnes qui souillent des installations ou des véhicules, qui stationnent des véhicules de tout genre en dehors des aires prévues à cet effet ou qui contreviennent aux prescriptions applicables aux installations de stationnement (stationnement sans ticket).