



CH-3003 Berne, SG-DETEC

Aux partis politiques,
associations faîtières des communes, villes et
régions de montagne,
associations faîtières de l'économie,
milieux intéressés

Berne, le 3 juillet 2009

Deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2: Ouverture de la procédure de consultation

Mesdames, Messieurs,

Par le présent projet à mettre en consultation, le Conseil fédéral soumet aux milieux intéressés la deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2. En 2005, le Parlement avait retourné le message sur la réforme des chemins de fer 2 au Conseil fédéral en le chargeant de le diviser en plusieurs tranches pour le lui soumettre à nouveau. Le présent projet porte sur l'accès non discriminatoire au réseau, sur l'interopérabilité, sur les appels d'offres dans le trafic régional de voyageurs et le financement des frais de mise à disposition des services de protection.

Depuis la signature de l'accord sur les transports terrestres (ATT) en 1999, l'UE a fait progresser les réformes dans le domaine ferroviaire. Tandis que la situation juridique du trafic ferroviaire n'a pas grandement changé en Suisse depuis l'entrée en vigueur de l'ATT, l'UE a décidé d'entreprendre trois importantes réformes : les paquets ferroviaires. En 2002, la Suisse a laissé entendre qu'elle transposerait, dans le cadre du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse (Comité mixte) prévu par l'ATT en vue de l'échange Communauté/Suisse, les deux premiers paquets dans la législation suisse. Les réglementations sur l'interopérabilité et l'accès au réseau contenues dans le présent projet visent à traduire cet engagement dans les faits.

Le projet à mettre en consultation porte sur les domaines suivants:

1. Accès non discriminatoire au réseau

Avec la réforme des chemins de fer 1, la Suisse a introduit l'accès non discriminatoire au réseau. Pour améliorer la non-discrimination, il y a lieu de séparer, sur le plan institutionnel, les

entreprises de transport du service d'attribution des sillons. Ce dernier garantit que l'établissement des horaires, l'attribution et la fixation des prix des sillons se font de manière indépendante et non discriminatoire. Il doit par conséquent disposer d'un haut degré d'autonomie, ce qui n'est possible que s'il revêt la forme d'un établissement étatique indépendant. Le service d'attribution des sillons dispose ainsi de la crédibilité nécessaire vis-à-vis des entreprises de transport aussi bien nationales qu'internationales.

2. Interopérabilité du réseau ferroviaire européen

L'adaptation aux directives européennes sur l'interopérabilité a pour but d'assurer un système de chemins de fer uniforme sur le plan technique pour toute l'Europe et, partant, de rendre la circulation plus libre et plus sûre. L'interopérabilité permet de mettre en place des lignes ferroviaires uniformes, performantes, sans interruptions inutiles aux frontières. Elle facilite l'échange de marchandises avec l'UE. Elle est aussi une condition indispensable pour renforcer l'attrait du rail dans le trafic nord-sud, contribuant ainsi au transfert des marchandises de la route au rail.

Les deux parties du présent projet créent les conditions juridiques préalables pour la reprise des deux premiers paquets ferroviaires de l'UE dans les acquis de l'accord sur les transports terrestres et pour l'application des directives européennes sur l'interopérabilité. L'ouverture du marché visée par l'UE correspond aux réformes des chemins de fer en Suisse. L'UE et la Suisse évoluent dans des directions similaires. En Suisse, les premiers résultats de l'ouverture du marché montrent que le système ferroviaire est devenu plus efficace dans son ensemble et, partant, plus compétitif par rapport à la route. En reprenant les paquets ferroviaires et les directives sur l'interopérabilité, la Suisse renforce le trafic ferroviaire international ainsi que le transfert et la capacité des entreprises de chemin de fer suisses à agir sur le plan international.

3. Appels d'offres en trafic des voyageurs

La révision de la loi sur les chemins de fer (1996) a également créé la possibilité de lancer des appels d'offres dans les transports publics. Jusqu'ici, l'utilisation de cet instrument a été inégale: dans le secteur du trafic par bus, plus de 30 procédures de mise au concours ont donné de bons résultats, ce qui a permis d'améliorer l'efficacité des moyens financiers utilisés. En revanche, dans le domaine ferroviaire, un seul appel d'offres a entraîné de grandes difficultés.

La base juridique des appels d'offres est encore faible aujourd'hui. Elle se limite à quelques dispositions au niveau de l'ordonnance. Il s'agit de changer cet état de fait. Les appels d'offres dans le domaine des bus, qui ont fait leurs preuves, seront régis avec précision par la loi. Les nombreuses expériences faites au cours des dernières années ont servi à formuler les nouvelles réglementations. Le trafic ferroviaire des voyageurs peut toujours faire l'objet d'appels d'offres. Cependant, on renonce à développer le sujet. La sécurité juridique des appels d'offres est donc globalement renforcée.

4. Financement des frais de mise à disposition des services de protection

Dans le secteur ferroviaire, les interventions des services de sauvetage et des services communaux des pompiers sont prises en charge par les gestionnaires de l'infrastructure. Ceux-ci contribueront désormais aussi aux frais de mise à disposition des services de protection (coûts d'investissement et d'exploitation). C'est dans ce but que les bases légales sont créées.

Le 17 juin 2009, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de lancer une procédure de consultation des cantons, des partis politiques, des associations faitières des communes, villes et régions de montagne de toute la Suisse.

Veillez nous faire parvenir votre prise de position sur le projet en question d'ici au **16 octobre 2009**.

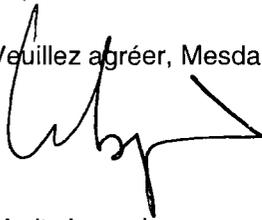
Nous vous remettons en annexe le projet à mettre en consultation concernant la deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2. Vous pouvez obtenir des exemplaires supplémentaires à l'adresse Internet <http://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/pendent.html>.

Nous vous saurions gré de structurer votre réponse en fonction du catalogue de questions ci-joint et de la retourner pour la date prévue à :

Monsieur Max Friedli, Directeur, Office fédéral des transports, 3003 Berne.

Pour tout renseignement complémentaire, Monsieur Beat von Känel, Office fédéral des transports, 3003 Berne (tél. 031/ 324 63 38 ou courriel: beat.vonkaenel@bav.admin.ch) se tient à votre disposition.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre parfaite considération.



Moritz Leuenberger
Conseiller fédéral

Annexes:

- Projet de consultation (d, f, i)
- Liste des destinataires de la consultation (d, f, i)
- Catalogue de questions (d, f, i)