



Référence du dossier : /2010-06-15/ 337

Deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2

Rapport sur les résultats de la consultation



Référence du dossier : /2010-06-15/337

Vue d'ensemble

La deuxième étape de la consultation sur la réforme des chemins de fer 2 a eu lieu du 3 juillet au 16 octobre 2009. Nous avons reçu au total 75 prises de position. La consultation porte sur quatre thèmes différents : accès non discriminatoire au réseau, interopérabilité du réseau ferroviaire européen, appel d'offres dans le transport des voyageurs et financement des frais de mise à disposition des services de protection. Le texte a reçu un accueil favorable pour tous les thèmes. La large majorité des personnes consultées soutiennent les objectifs et l'essentiel du contenu.

L'évaluation du questionnaire mis en consultation reflète l'image suivante :

Questions	Oui	Non	Uniquement commentaire	Aucune remarque	
Question 1.1 (institution de droit public comme solution pour un organe d'attribution non discriminatoire des sillons)	44	9	8	14	
Question 1.2 (commande de sillons d'entreprises de transport non ferroviaire)	37	13	8	17	
Question 1.3 (nouveaux rôles)	36	parfois 5	10	8	16
Question 2.1 (liste des tronçons interopérables)	13	extension 23	0	-----	39
Question 2.2 (organisme d'évaluation de la conformité)	privé & étatique 37	étatique 12	privé 9	17	
Question 3.1 (réglementation des appels d'offres)	43	11	3	18	
Question 3.2 (nouveaux instruments)	46	Oui : planif. des appels d'offres Non : CLT 3	5	3	18



Référence du dossier : /2010-06-15/337

Question 3.3 (adjudication de la concession)	46	6	3	20
Question 4.1 (frais de mise à disposition) services de protection	45	2	2	26

De nombreux milieux consultés ne se sont pas exprimés sur toutes les questions, ce qui apparaît dans le nombre important sous « aucune remarque ».

Accès non discriminatoire au réseau

La solution préconisée d'une institution de droit public est accueillie favorablement par une large majorité des milieux concernés. Les [cantons](#) y donnent en principe leur aval mais en exigeant des sièges au conseil d'administration pour une participation claire des cantons. Ils soulignent également que les cantons ne doivent pas encourir de surcroûts de dépenses. L'[UTP](#), le [BLS](#) et les [CFF](#) requièrent aussi une représentation au sein du conseil d'administration. Pour [les Verts](#), le [PSS](#), le [PDC](#) et le [PRD](#), le prix du sillon représente un élément important. Leurs exigences vont d'une définition plus claire à la résolution des litiges. L'[UTP](#) et certains cantons demandent par ailleurs que la taxe d'accès au réseau n'augmente pas le prix du sillon. De nombreuses parties ne voient pas l'institution de droit public comme une solution transitoire d'ici à une séparation complète. [HUPAC](#), [VAP](#), [Cargo](#), [TCS](#), [Migros](#), [Car Tourisme](#), [CI Economie & Transports](#) et [Pro Cargo Rail](#) plaident en faveur d'une séparation nette de l'infrastructure et de l'exploitation. [Les cantons de NW, SZ, JU et VD](#), [Union Pétrolière](#) et la [LITRA](#) veulent charger l'OFT de l'attribution des sillons afin de renoncer à une autre structure d'organisation.

La majorité appuie la commande de sillons par des entreprises non ferroviaires. Mais les partisans attachent de l'importance à l'impossibilité de bloquer les sillons ou d'en faire commerce. Cela constitue aussi le motif de refus de la plupart des opposants à la commande de sillons par des tiers. [RailPlus](#) souhaite attendre l'évolution qui se dessinera dans l'UE.

La majorité est favorable aux nouveaux rôles proposés pour assurer un accès non discriminatoire au réseau. Certaines questions portant sur les interfaces, la fixation du prix du sillon et la définition de l'horaire méritent une clarification plus détaillée. [Les cantons du](#)



Référence du dossier : /2010-06-15/337

JU, de SH, VS, BL, ZG et SG, Union Pétrolière, la LITRA et la CTP regrettent que la ComCo ne puisse se charger de la surveillance du marché. Différents milieux discutent également de la conception du rôle de la CACF.

Interopérabilité du réseau ferroviaire européen

La plupart des milieux concernés accueillent favorablement la liste des tronçons touchés. Beaucoup appuient une plus large extension du réseau de tronçons interopérables. L'Initiative des Alpes, le SEV, l'USS et la ComCo plaident pour une extension (progressive) de l'interopérabilité à l'ensemble du réseau à voie normale.

La majorité soutient la création d'un organisme étatique d'évaluation de la conformité subsidiairement à l'organisme privé. Le canton de SZ, SAB, ProBahn, le PSS, l'ATE, le WWF, l'UTP, le SEV, DB, l'USS plébiscitent un organisme exclusivement étatique. Presque autant de milieux, à savoir SGV, HUPAC, CTS, SVI, ASTAG, FER, CI Economie & Transports, la ComCo, routesuisse se prononcent pour un organisme exclusivement privé.

Appel d'offres dans le transport des voyageurs

La majorité approuve la nouvelle solution selon laquelle, à l'échéance de la concession, on peut choisir entre un appel d'offres ou le statu quo (reconduction de la procédure de commande). Certains estiment que l'obligation de mettre au concours les nouvelles concessions va trop loin alors que d'autres, tels p. ex. le PRD ou des associations comme l'ASTAG, demandent d'introduire sans délai l'obligation de mise au concours aussi dans le transport ferroviaire des voyageurs, suite aux expériences positives faites à ce sujet dans le domaine des bus.

Une large majorité approuve les deux nouveaux instruments applicables aux bus « Convention à long terme (CLT) » et « Planification de la mise au concours ». Mais la plupart ont besoin d'obtenir des détails plus concrets sur les instruments et leur mise en œuvre. Seuls l'Union syndicale suisse, l'ATE, le WWF et les cantons de LU et de VD



Référence du dossier : /2010-06-15/337

rejetent la convention à long terme. [Les cantons de LU et de NW](#) se prononcent contre l'instrument de planification de la mise au concours.

Une très large majorité estime qu'il est judicieux de régler l'adjudication et l'octroi/le renouvellement de la concession dans la même disposition. Par contre [les cantons de NW et de VD, le ssp et le WWF](#) ne trouvent pas opportun de lier directement adjudication et octroi/renouvellement de la concession.

Financement des frais de mise à disposition des services de protection

Une grande majorité approuve le principe que les gestionnaires de l'infrastructure devraient contribuer aux frais de mise à disposition des services de protection dans les cantons. Seuls [DB et l'Association suisse des ingénieurs en transports](#) rejettent la participation des EIF aux frais de mise à disposition des services de protection dans les cantons.

Les CFF exigent que la Confédération et les cantons règlent la participation des gestionnaires de l'infrastructure aux frais de mise à disposition. La Coordination Suisse des Sapeurs-Pompiers préconise une disposition transitoire et une convention-cadre entre le DETEC et la CCSP.



Référence du dossier : /2010-06-15/337

Table des matières

Vue d'ensemble.....	2
1 Préambule.....	8
1.1 Mandat.....	8
1.2 Contenu du projet en consultation.....	8
1.3 Parties invitées.....	9
1.4 Parties consultées.....	9
2 Evaluation de chaque domaine du texte soumis (annexe catalogue de questions).....	10
2.1 Accès au réseau non discriminatoire.....	10
2.1.1 Institution de droit public pour l'attribution non discriminatoire des sillons.....	10
2.1.2 Commandes de sillons par des tiers qui ne sont pas des entreprises de transport ferroviaire.....	12
2.1.3 Nouveaux rôles pour assurer un accès au réseau non discriminatoire.....	13
2.1.4 Divers.....	14
2.2 Interopérabilité des chemins de fer.....	15
2.2.1 Intégralité de la liste des tronçons interopérables.....	15
2.2.2 Position sur la création d'un service national d'évaluation de la conformité.....	17
2.2.3 Divers.....	18
2.3 Appel d'offres dans le secteur des transports par bus.....	19
2.3.1 Proposition d'une nouvelle réglementation des appels d'offres.....	19
2.3.2 Nouveaux instruments de conception des appels d'offres.....	21
2.3.3 Réglementation de l'adjudication et de la concession dans une seule et même décision.....	23
2.3.4 Divers.....	24
2.4 Financement des services de protection.....	25
2.4.1 Nouvelle participation proposée pour les frais de mise à disposition des services de protection.....	25
Annexe 1 : liste des prises de position dans la procédure de consultation.....	27



Référence du dossier : /2010-06-15/337

Annexe 2 : questionnaire Catalogue de questions 30



1 Préambule

1.1 Mandat

En 2005, le Parlement a renvoyé au Conseil fédéral le texte sur la réforme des chemins de fer 2 en le chargeant de le subdiviser en tranches en vue d'une nouvelle proposition. La première étape de la réforme des chemins de fer 2 (loi fédérale du 20 mars 2009 sur la modification d'actes normatifs découlant de la réforme des chemins de fer 2, Révision des actes normatifs relatifs aux transports publics, RévTP) est entrée en vigueur le 1.1.2010.

Le 17 juin 2009, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de lancer une consultation sur la deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2.

1.2 Contenu du projet en consultation

Le projet en consultation comprend quatre thèmes :

- Accès au réseau non discriminatoire : la Suisse a introduit ce dernier avec la réforme des chemins de fer 1. Il est nécessaire de procéder à une séparation institutionnelle des entreprises de transport et de l'organe d'attribution des sillons afin de mieux assurer la non-discrimination. Il faut constituer à cet effet une institution étatique indépendante.
- Interopérabilité du réseau ferroviaire européen : l'adaptation aux directives européennes sur l'interopérabilité rendra les transports plus sûrs à travers tout le continent en réduisant les discriminations. Des tronçons ferroviaires uniformes et performants ne nécessiteront plus d'interruptions inutiles aux frontières. L'échange de marchandises avec l'UE en sera facilité.

Ces deux éléments visent à créer les préalables juridiques en vue de la reprise des deux paquets ferroviaires de l'UE et de la mise en application des directives UE sur l'interopérabilité. Cela renforcera le trafic ferroviaire transfrontalier, le transfert et la liberté d'action internationale des entreprises ferroviaires suisses.

- Appel d'offres dans le transport des voyageurs : la révision de la loi sur les chemins de fer (en 1996) a permis de lancer des appels d'offre dans les transports publics. Mais cet instrument, appliqué de manière très diverse depuis, n'a pas été



Référence du dossier : /2010-06-15/337

suffisamment réglementé. Pour renforcer la sécurité du droit, il faut régler de manière précise les appels d'offres qui donnent satisfaction dans le domaine des bus. Dans le trafic ferroviaire des voyageurs, il est également possible de continuer à lancer des appels d'offres mais en renonçant toutefois à des explications détaillées.

- Financement des frais de mise à disposition des services de protection : dorénavant, les gestionnaires de l'infrastructure ne paient pas seulement les engagements des services de sauvetage et ceux des sapeurs-pompiers des communes, mais ils contribuent aussi aux frais de mise à disposition des services de protection (coûts d'investissement et d'exploitation).

1.3 Parties invitées

La consultation a duré du 3 juillet au 16 octobre 2009. Ont été invités à s'exprimer les cantons, les partis politiques représentés dans l'Assemblée fédérale, les associations et les organismes économiques actifs dans toute la Suisse, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne, de même que d'autres milieux intéressés.

1.4 Parties consultées

L'OFT a reçu 75 réponses au total. Tous les cantons – sauf celui de Genève – se sont exprimés, la CTP, les partis PRD, PDC, PSS, GPS, les associations economiesuisse, USAM, OCB et USS ainsi que divers autres organismes.

	Total des destinataires	Total des réponses reçues
Cantons / CTP	27	26
Partis politiques	14	4
Associations économiques	11	6
Organismes	53	24
Autres/ prises de position spontanées		15
Total	105	75



2 Evaluation de chaque domaine du texte soumis (annexe Catalogue de questions)

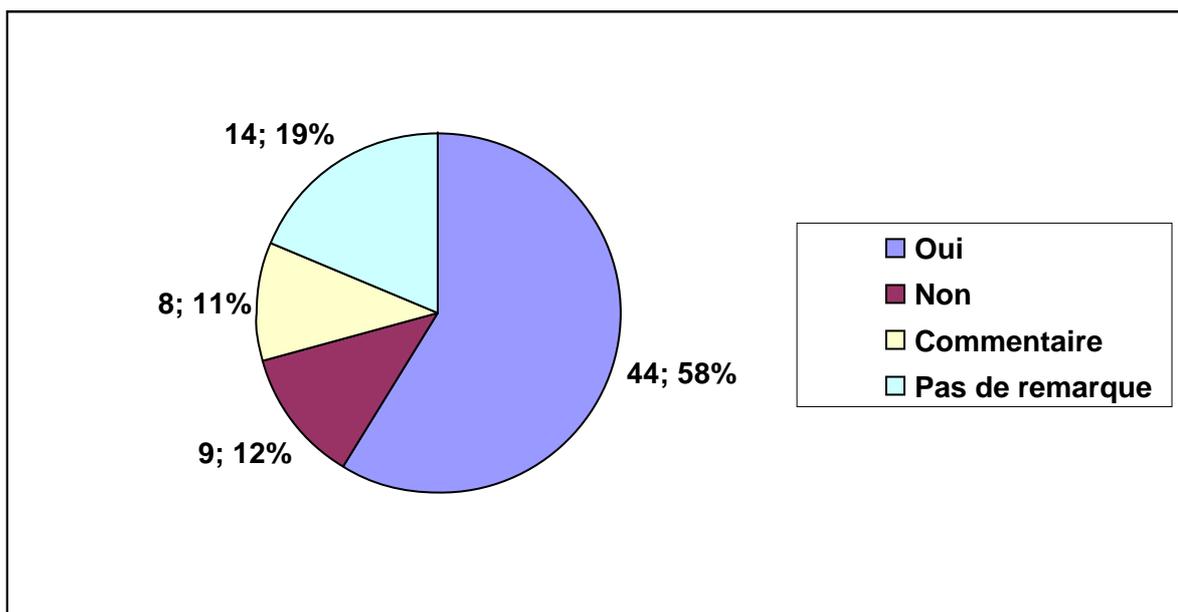
Le texte mis en consultation traite quatre sujets différents autour desquels s’articule également le catalogue de questions. Nous présentons ci-après les questions et les prises de position par thème, mais renonçons à mentionner les remarques d’ordre plutôt technique ou terminologique, ainsi que les commentaires qui ne concernent pas explicitement le projet de texte.

2.1 Accès au réseau non discriminatoire

2.1.1 Institution de droit public pour l’attribution non discriminatoire des sillons

Une très large majorité des milieux consultés (44) plébiscitent la solution préconisée d’une institution de droit public pour l’attribution non discriminatoire des sillons. 9 des milieux consultés ont rejeté cette suggestion et 14 n’ont pas pris position.

Fig. 1: Question 1.1 – Approuvez-vous la solution proposée d’une institution de droit public visant à garantir un service d’attribution des sillons ?





Référence du dossier : /2010-06-15/337

Le projet de consultation (PC) prévoit la création d'une institution de droit public afin d'assurer une attribution non discriminatoire des sillons. L'organe ad hoc fondé par quelques chemins de fer, « Sillon Suisse SA » sera notamment chargé de cette tâche, en sus d'autres compétences. Des taxes des gestionnaires d'infrastructure pourraient assurer son financement.

La préférence va à une solution non discriminatoire juridiquement indépendante. La [majorité des votants](#) plaide pour la solution proposée d'une institution de droit public qui permet l'attribution des sillons par un service qui ne fournit pas lui-même de prestations ferroviaires et qui n'a donc pas de relations d'intérêts susceptibles d'influer sur son indépendance.

[Les cantons de NW, SZ, JU et VD, Union Pétrolière et la LITRA](#) recommandent de charger l'OFT de l'attribution des sillons afin de pouvoir renoncer à une structure d'organisation supplémentaire. De nombreuses [parties qui ont répondu](#) craignent qu'un établissement dominé par la Confédération risque d'appliquer un traitement préférentiel des CFF et exigent que les cantons puissent s'exprimer en siégeant au Conseil d'administration. [L'UTP, le BLS et les CFF](#) désirent aussi que les gestionnaires de l'infrastructure soient représentés au Conseil d'administration.

Une [large proportion](#) de ceux qui rejettent la solution préconisée, de même qu'une partie de ses partisans, ne considèrent cette option que comme solution transitoire avant la séparation complète de l'infrastructure et des transports, ou de l'indépendance juridique de l'infrastructure ferroviaire. [HUPAC, VAP, Cargo, TCS, Migros, CarTourisme, CI Economie & Transports et Pro Cargo Rail](#) plaident pour une séparation nette de l'infrastructure et des transports.

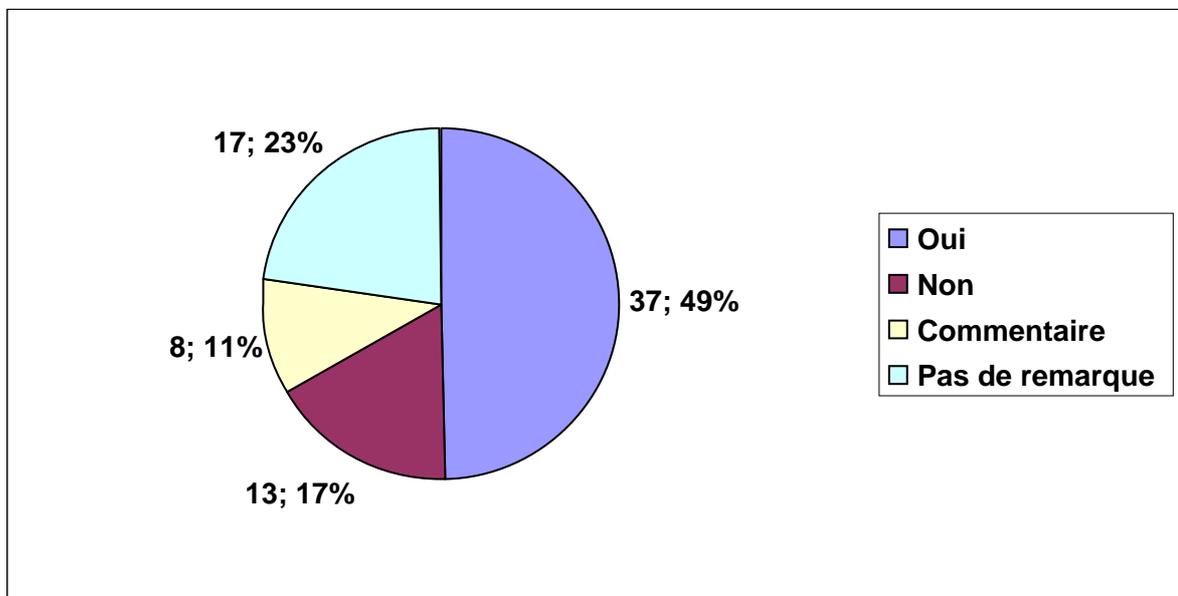
De nombreux [cantons](#) soulignent qu'il ne faut pas leur imputer des coûts supplémentaires. La [CTP de même que les cantons de GR, SH, BL, AI et OW](#) exigent que les taxes qui financent le service d'attribution des sillons ne haussent pas le prix du sillon.



2.1.2 Commandes de sillons par des tiers qui ne sont pas des entreprises de transport ferroviaire

37 milieux consultés estiment que des tiers doivent avoir la possibilité de commander des sillons, 13 sont contre et 17 ne formulent aucune remarque à ce sujet.

Fig. 2: Question 1.2 – Des tiers qui ne sont pas des entreprises ferroviaires doivent-ils avoir la possibilité de commander des sillons ?



A ce jour, il n'existe pas de définition claire de la manière d'appréhender les commandes de sillons par des tiers ; la consultation devra en élucider le besoin.

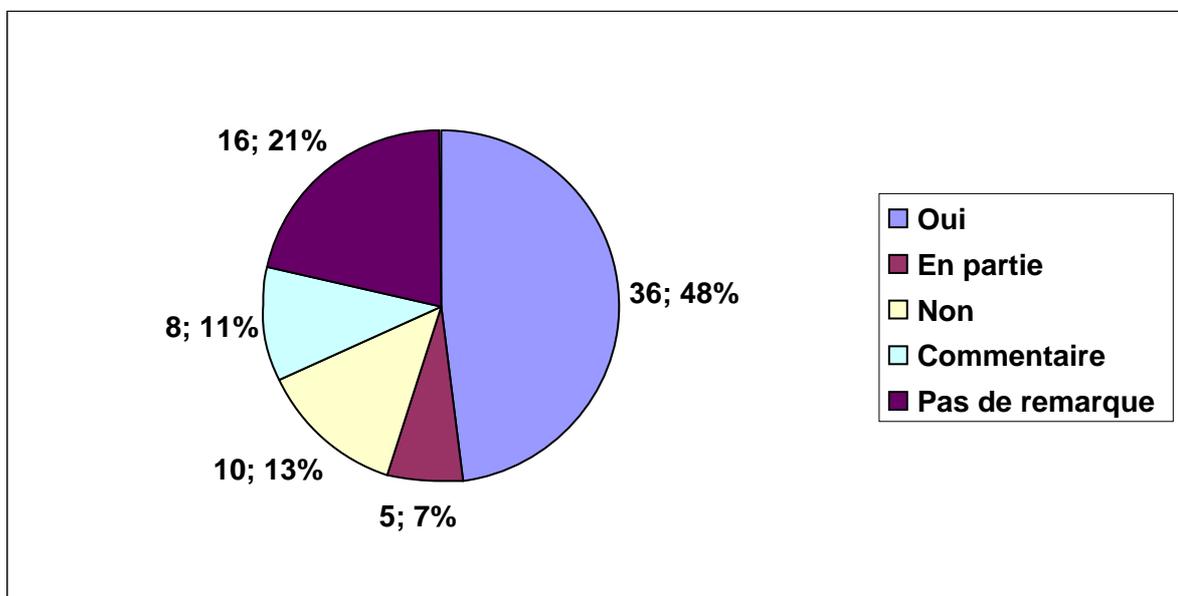
La majorité soutient le fait que des tiers puissent en principe commander des sillons. Mais les cantons d'UR, NW, JU, SH, VS, BL, BS et ZG, le PRD, les Verts, Union Pétrolière, HUPAC, la LITRA, l'ATE, le WWF, le SEV, la CTP affirment clairement qu'il faut empêcher le commerce ou les blocages de sillons. Si les cantons de BE, GR, SZ, le PDC, SAB, l'USS, SVI, Pro Bahn, le BLS, la Fédération suisse du tourisme s'opposent à la commande de sillons par des tiers, c'est en règle générale par crainte du commerce de sillons. Les cantons de TG, ZH, FR, ZG et TI envisagent d'autoriser les commandes de sillons par des tiers dans des cas exceptionnels, p. ex. par des cantons en qualité de commanditaire du TRV. RailPlus préconise d'attendre l'évolution dans l'UE.



2.1.3 Nouveaux rôles pour assurer un accès au réseau non discriminatoire

36 milieux consultés sont d'accord avec les nouveaux rôles et les tâches transmises ; 5 n'y sont favorables qu'en partie et 10 les rejettent. 16 milieux consultés ne se sont pas exprimés sur ce sujet.

Fig. 3: Question 1.3 – Etes-vous d'accord avec les nouveaux rôles et le transfert des tâches régulatrices que cela implique afin de garantir l'accès au réseau non discriminatoire ?



La nouvelle répartition des rôles détermine clairement que le service d'attribution des sillons procède à la répartition des sillons et calcule le prix du sillon dans le cadre prescrit par la Confédération. La CACF sera compétente en cas de litiges entre entreprises d'infrastructure ferroviaire sur l'accès au réseau et en matière de surveillance du marché. Le Tribunal administratif fédéral sera l'instance de recours contre les décisions prises par la CACF et le service d'attribution des sillons.

La **majorité** approuve la nouvelle définition des rôles à condition que le service d'attribution des sillons soit instauré en tant qu'institution de droit public. Pour les cantons de **ZH et TG**, il faut définir avec davantage de précision les interfaces entre le service d'attribution des sillons (SAS) et les gestionnaires de l'infrastructure afin d'éviter les pertes de savoir-faire. Le BLS insiste pour que le SAS surveille les travaux préparatoires du projet d'horaire à long et à moyen terme. **Les cantons de JU, SH, VS, BL, ZG, SG, Union Pétrolière, la LITRA et la CTP** regrettent que la ComCo ne puisse pas assumer la surveillance du marché. Le canton de **ZG**



Référence du dossier : /2010-06-15/337

estime la solution soumise onéreuse et superflue. La [CACF et le SEV](#) prévoient un élargissement des compétences de la CACF. A l'opposé, l'[ASTAG et Car Tourisme](#) doutent du rôle de la CACF. Le [SPS, les Verts, l'ATE et le WWF](#) voient en la CACF un tribunal spécialisé. [HUPAC](#) est d'avis que la réglementation proposée est insuffisante car elle n'accélère pas l'ouverture du marché.

Pour le [PDC et le BLS](#), il faut mieux cerner la compétence visant à déterminer le prix du sillon. Le [PSS](#) exige que la CACF approuve le prix du sillon, arguant que l'obligation d'approbation garantit l'encouragement de la concurrence sur les marchés de transport ferroviaire tout en réduisant le risque de discrimination des prix. Selon le [PDC](#), c'est à la Confédération qu'il revient de fixer le prix du sillon. [Les Verts et l'ATE](#) demandent une réglementation sans équivoque des voies de droit en cas de désaccord.

2.1.4 Divers

Quelques prises de position abordent l'ordre des priorités actuellement en vigueur selon l'art. 9a LCdF (« En cas d'octroi de l'accès au réseau, le trafic voyageurs selon l'horaire cadencé reste prioritaire »). Les [cantons](#) sont intéressés au maintien de la réglementation actuelle ou à son extension. Certains milieux consultés exigent par ailleurs d'encourager, voire de traiter à titre préférentiel le transport des marchandises ([HUPAC, Migros, Cargo Forum Suisse, Pro Cargo & Rail, CI Economie & Transports, VAP](#)). Les [CFF](#) souhaitent accorder la priorité au transport cadencé des marchandises sur le transport non cadencé des voyageurs.

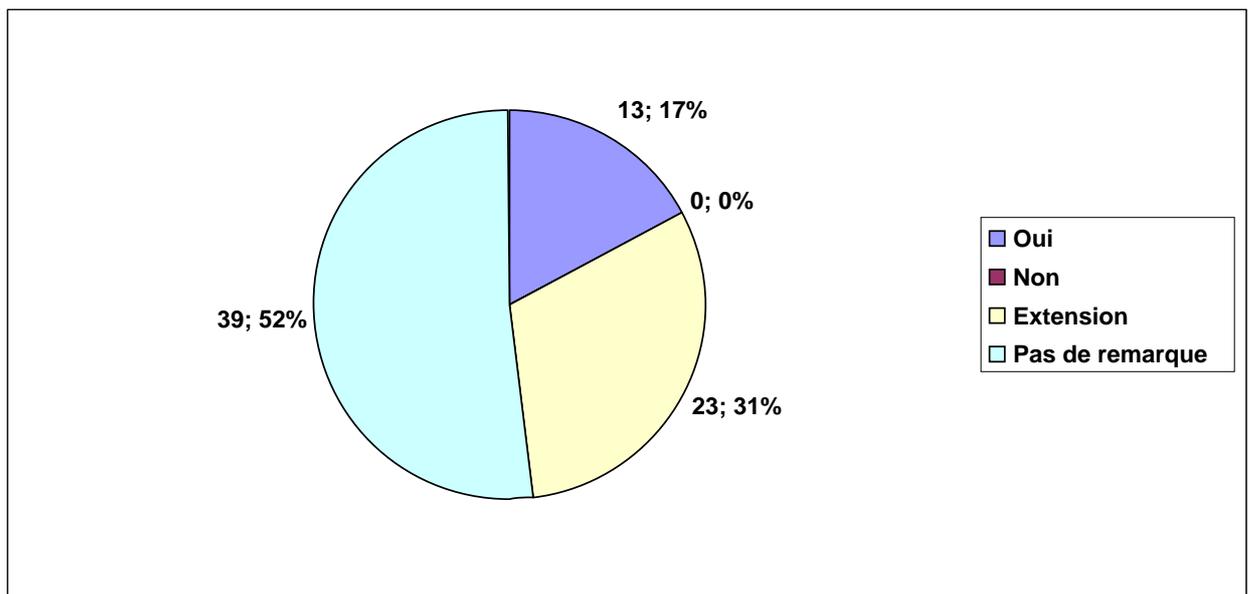


2.2 Interopérabilité des chemins de fer

2.2.1 Intégralité de la liste des tronçons interopérables

Toutes les réponses sur les tronçons énumérés sont positives. Un grand nombre des milieux consultés (23) désire étendre encore les tronçons interopérables. Sur les 39 parties qui n'ont pas pris position sur cette question, 12 ne se sont pas exprimées sur ce thème d'une manière générale.

Fig. 4: Question 2.1 – A votre avis, la liste des lignes interopérables contient-elle toutes les lignes qui entrent en considération pour l'application des directives sur l'interopérabilité ?



Le projet mis en consultation a établi le réseau de tronçons interopérables sur la base des critères suivants : points de raccordement aux tronçons étrangers¹, liaison des parties du pays, possibilités de contournement en cas d'interruptions de tronçons et aspects de politique des transports. Le texte prévoit en outre que les STI seront respectées uniquement pour les nouvelles constructions, lors de changements ou de renouvellements d'équipement, ce qui n'entraîne aucun besoin d'investissement élevé dans l'immédiat.

¹ Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.



Référence du dossier : /2010-06-15/337

Un grand nombre de milieux consultés (23) désirent que la liste admette d'autres tronçons interopérables. L'[Initiative des Alpes](#), le [SEV](#), l'[USS](#) et la [ComCo](#) sont partisans d'une extension (progressive) à tout le réseau à voie normale pour la raison que des standards uniformes sont plus praticables.

[Railplus](#), les cantons de [GR](#) et [AG](#) se déclarent expressément satisfaits que les chemins de fer à voie étroite ou métrique ne fassent pas partie du réseau des tronçons interopérables.

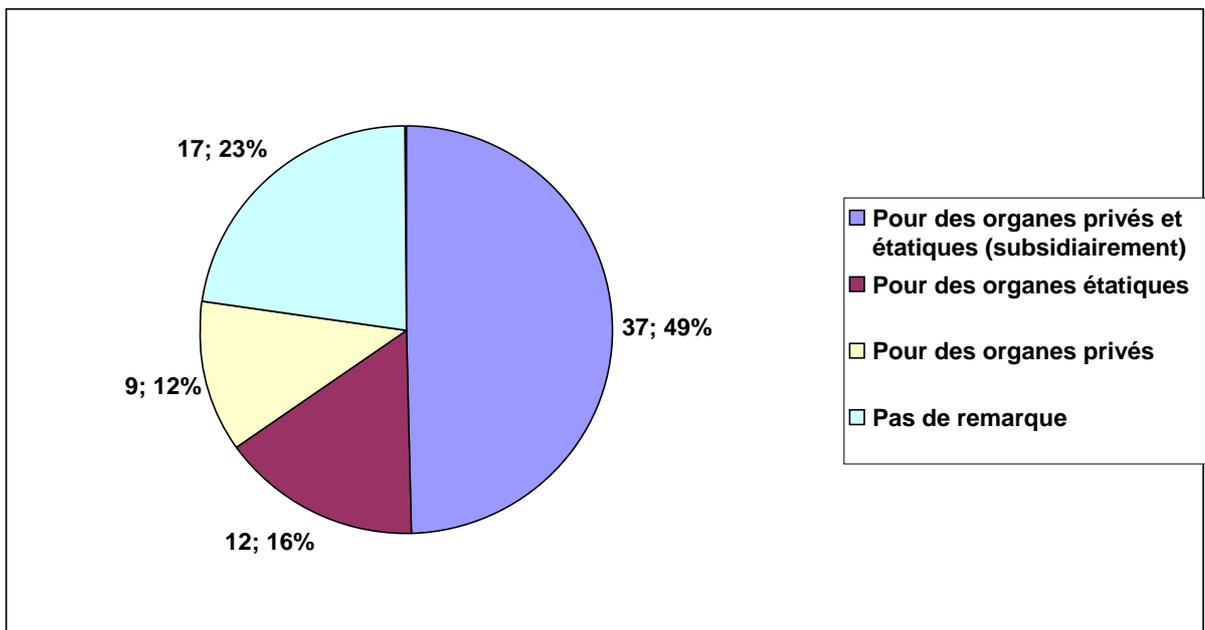
Les [CFF](#), les cantons de [SZ](#), [TI](#) et le [PDC](#) attachent de l'importance à la création graduelle du réseau interopérable – simultanément à celle des pays voisins – et pas plus tôt.



2.2.2 Position sur la création d'un service national d'évaluation de la conformité

La majorité des milieux consultés (37) accueille favorablement la solution proposée de créer, subsidiairement au service privé, un service national d'évaluation de la conformité ; 12 des milieux consultés sont expressément favorables à un service purement national d'évaluation de la conformité et 9 à un tel service purement privé. 17 se sont abstenus de prendre position sur cette question.

Fig. 5: Question 2.2 – Voyez-vous des arguments pour ou contre l'établissement par la Confédération d'un organisme d'évaluation de la conformité ? Quels avantages et désavantages y seraient liés du point de vue de l'économie d'exploitation et de l'économie globale ?



Une **large majorité (37)** est d'accord avec la solution proposée, à savoir que des organismes privés assument l'évaluation de la conformité, mais également que la base juridique soit créée afin d'instaurer un service étatique d'évaluation de la conformité, mais uniquement à titre subsidiaire, c'est-à-dire lorsque le marché manque d'organismes d'évaluation de la conformité privés.

Le canton de SZ, SAB, ProBahn, le PSS, les Verts, l'ATE, le WWF, l'UTP, le SEV, DB, l'USS et pro natura sont favorables à un service purement étatique, alors que l'USAM, HUPAC,



Référence du dossier : /2010-06-15/337

[CTS](#), [SVI](#), [ASTAG](#), [FER](#), [CI Economie & Transports](#), [la ComCo](#) et [routesuisse](#) plaident pour un service purement privé.

2.2.3 Divers

[De nombreux cantons et la CTP](#) font valoir qu'il incomberait à la Confédération d'assumer l'intégralité d'éventuels surcoûts engendrés par les normes de l'interopérabilité. Ils tablent en outre sur le fait que cette prise en charge se traduira *de facto* par un siège au sein de l'agence ferroviaire européenne.

L'[Initiative des Alpes](#) propose que la Suisse s'engage en faveur d'un fonds Interop international qui permettrait à des pays au besoin d'équipement modéré de soutenir les pays dont le besoin d'équipement, pour parvenir à l'interopérabilité du réseau, est supérieur. Le fonds pourrait aussi être alimenté par une bourse du transit alpin.

Au sujet de la loi sur l'égalité pour les handicapés (RS 151.3), [Integration Handicap](#) exprime le souhait que la législation d'exécution suisse doit conserver sa validité dans la mesure où elle contient des prescriptions qui vont au-delà des spécifications techniques européennes d'interopérabilité en ce qui concerne les personnes à mobilité réduite².

La [VAP](#) demande d'élucider la question de la mise en œuvre, en Suisse, de l'homologation (éventuelle) des ateliers de maintenance, prescrite par la législation UE.

² Décision de la Commission du 21 décembre 2007 concernant la spécification technique d'interopérabilité « des personnes à mobilité réduite » dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse, JO L64 du 7.3.2008, p. 72.

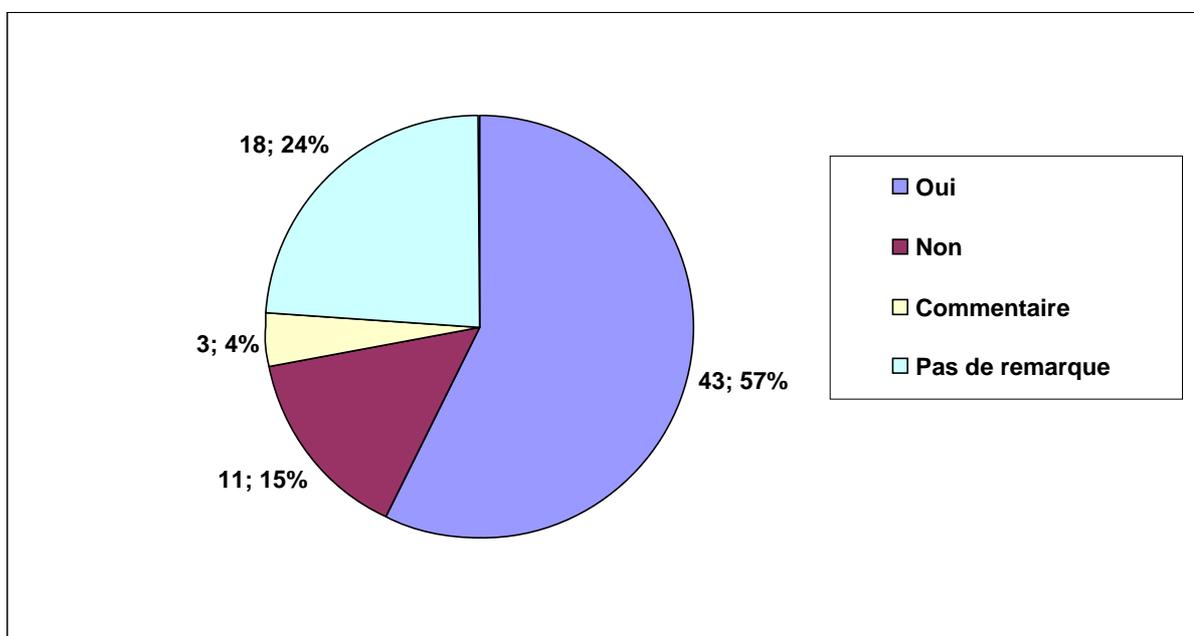


2.3 Appel d'offres dans le secteur des transports par bus

2.3.1 Proposition d'une nouvelle réglementation des appels d'offres

Une large majorité des milieux consultés (43) est favorable à la nouvelle possibilité de choisir si un appel d'offres dans le secteur des transports par bus doit avoir lieu ou non à l'échéance de la concession. 11 s'opposent à un appel d'offres et 18 n'ont pas pris position.

Fig.6: Question 3.1 – Etes-vous favorables à la nouvelle possibilité selon laquelle, après expiration d'une concession, il est possible de décider si l'on souhaite mettre au concours une offre du domaine des bus et conclure une convention à long terme avec l'entreprise adjudicataire ou si l'on souhaite laisser l'offre soumise à la procédure de commande traditionnelle ?



Le projet de consultation prévoit que

- un appel d'offres doit en principe être lancé lors de l'octroi d'une concession donnant droit à une indemnité dans le secteur des bus. Le Conseil fédéral peut toutefois déroger à cette règle.



Référence du dossier : /2010-06-15/337

- une mise au concours ne peut avoir lieu pendant la durée de la concession que si les prestations de l'entreprise de bus ne satisfont pas aux exigences de la convention des objectifs ou de la convention à long terme ou que l'entreprise contrevient à la concession.
- en cas de renouvellement de la concession (à l'échéance de celle-ci), les commanditaires peuvent lancer en tout temps un appel d'offres. Les offres de transport concernées doivent toutefois figurer dans la planification de mise au concours.

Le nouveau système de mise au concours dans le secteur des transports par bus est accepté sans réserve par la majorité. Pour [La Poste, les Verts, le PSS, l'Initiative des Alpes et différents syndicats](#), l'obligation de mise au concours va trop loin. Ils souhaitent la remplacer par une formulation potestative. [La Poste, l'UTP et l'ATE](#) soutiennent la mise au concours à l'échéance de la concession uniquement à la condition qu'une convention d'objectifs n'ait pas, auparavant, conduit au succès escompté. [Le SEV et le ssp](#) ne défendent les appels d'offres que pour les nouvelles lignes, en cas de problèmes majeurs de qualité et de coûts et si toutes les tentatives d'amélioration sont demeurées infructueuses. [Le PSS, les Verts et le WWF](#) ne souhaitent pas que les concessions soient tributaires de l'obligation de mise au concours et, concernant le renouvellement des concessions, ils désirent qu'on renonce à la mise au concours. [L'UTP ainsi que les cantons de TG et ZH](#) souhaitent que les dérogations soient réglées au niveau des lois et non pas des ordonnances.

Si la réglementation actuelle, en vertu du projet mis en consultation, ne prévoit pas d'obligation de mise au concours dans le trafic ferroviaire des voyageurs – contrairement aux transports par bus – elle autorise en principe les mises au concours.

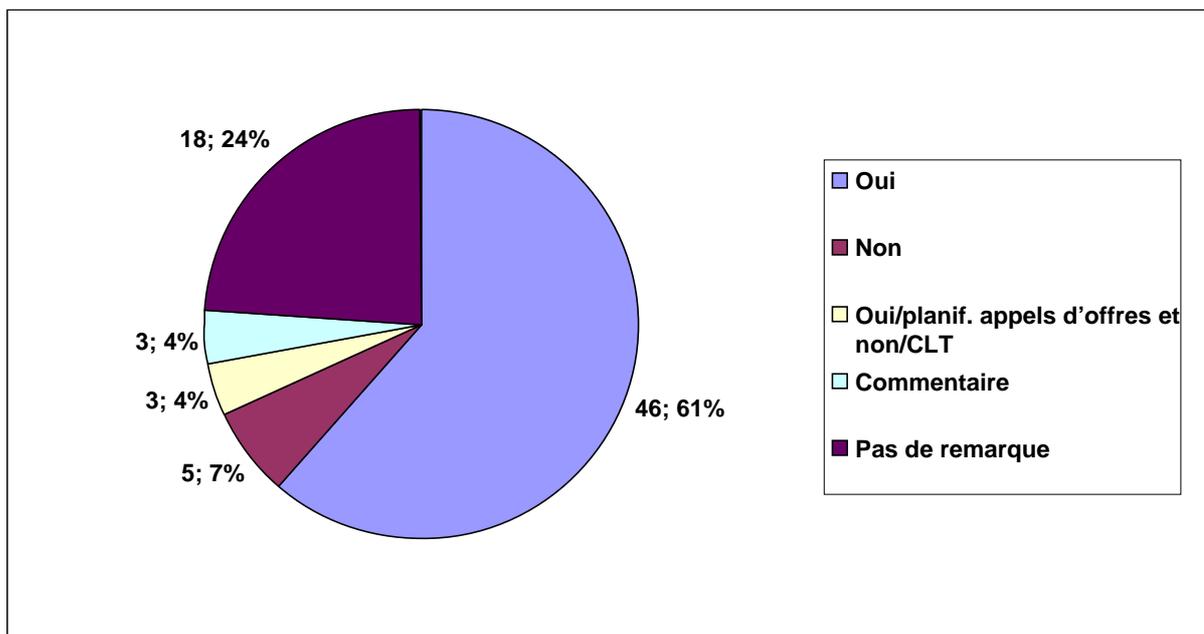
Les prises de position dans ce domaine reflètent des avis très opposés. D'une part [le PRD ou des associations comme l'ASTAG](#) ont exigé d'introduire sans délai l'obligation de mise au concours dans le trafic ferroviaire des voyageurs si les expériences dans le secteur des bus s'avèrent positives. D'autre part, [le PSS, les CFF et les syndicats](#) se sont en principe opposés à la possibilité de lancer des appels d'offres dans le domaine ferroviaire. [La CTP, la LITRA, RailPlus et la FST](#) approuvent une telle possibilité uniquement si le besoin est avéré dans le trafic ferroviaire des voyageurs.



2.3.2 Nouveaux instruments de conception des appels d'offres

Une large majorité des milieux consultés (46) sont favorables aux nouveaux instruments de conception des appels d'offres, 5 s'y opposent tandis que 3 approuvent une planification des appels d'offre mais pas une convention à long terme ; enfin, 18 s'abstiennent d'une manière générale de s'exprimer sur le thème des appels d'offres.

Fig. 7: Question 3.2 – Jugez-vous les deux nouveaux instruments « convention à long terme » (CLT) et « planification des appels d'offres » utiles pour le domaine des bus ?



Conformément au projet mis en consultation, les deux nouveaux instruments essentiels sont la convention à long terme et la planification des appels d'offres, la première étant la base d'une collaboration à long terme entre une entreprise de transport qui a obtenu l'adjudication et les commanditaires. La planification des appels d'offres contient les réflexions fondamentales des commanditaires quant à l'opportunité d'une mise au concours de l'offre de transport en cas de renouvellement de concession.

Une grande partie des milieux consultés a approuvé la convention à long terme tout en déclarant appréhender la complexité du nouvel instrument. [L'Union Syndicale Suisse](#), [l'ATE](#), [le WWF](#) ainsi que [les cantons de LU et de VD](#) rejettent la convention à long terme.



Référence du dossier : /2010-06-15/337

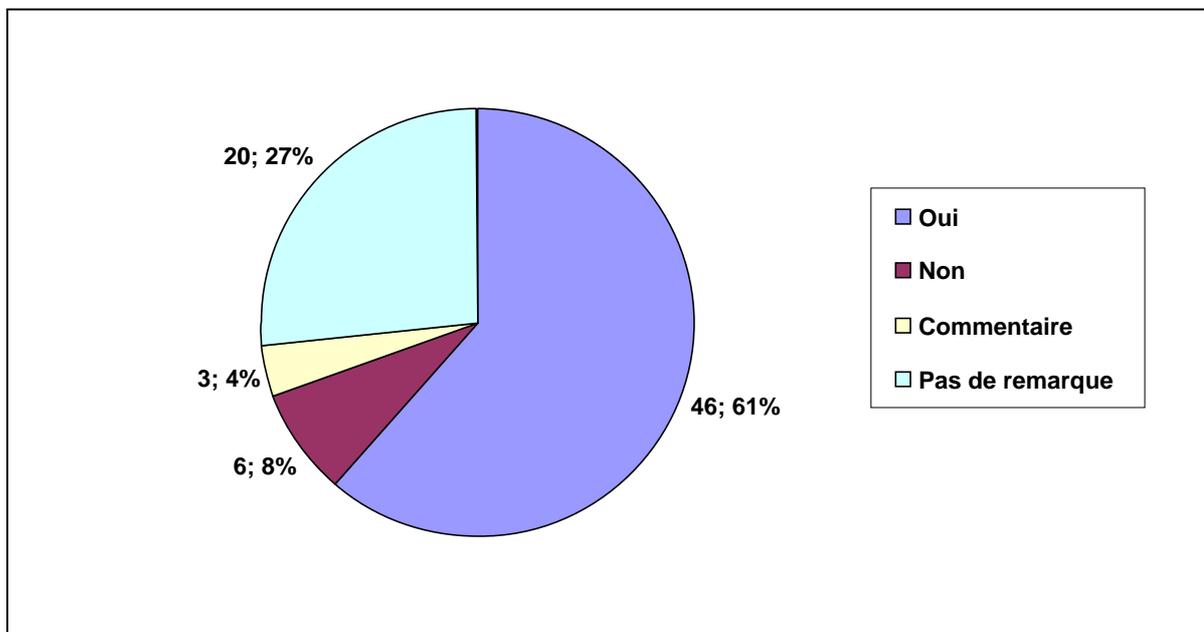
La planification des appels d'offres recueille aussi une majorité de suffrages. [Les cantons d'AG, BE et LU](#) demandent que les prestations de transport à mettre au concours figurent en tout temps dans la planification et qu'il ne soit pas nécessaire de respecter le délai minimal de 2 ans. Quelques-uns des milieux consultés soulignent que la planification doit aussi tenir compte des lignes du trafic local. [La Poste, l'Union des villes suisses \(UVS\), l'UTP ainsi que le ssp](#) sont favorables à ce que les entreprises de transport puissent recourir contre la planification des appels d'offres. [Les cantons de LU et NW](#) s'opposent à l'instrument qu'est la planification des appels d'offres.



2.3.3 Réglementation de l'adjudication et de la concession dans une seule et même décision

Une majorité confortable des milieux consultés (46) plaident pour la réglementation de l'adjudication et de la concession dans une seule et même décision ; 6 s'opposent à la nouvelle réglementation et 20 n'ont formulé aucune remarque à ce sujet.

Fig. 8: Question 3.3 – Estimez-vous qu'il est judicieux de régler l'octroi / le renouvellement de la concession et l'adjudication dans une seule et même décision ?



Conformément au projet mis en consultation, la pratique des mises au concours des dernières années met en relief un flou juridique entre concession et transfert de prestations à une autre entreprise de transport. Il est donc nécessaire de coordonner la procédure de mise au concours et celle d'octroi de la concession. Cela peut se réaliser en ayant dans la même décision l'adjudication et l'octroi ou le renouvellement de la concession.

Cette coordination est en grande partie incontestée. [Les cantons de TG, SG et ZH](#) déclarent qu'il faut également assurer la coordination pour les appels d'offres du trafic local ; [ceux de NW, VD, le ssp et le WWF](#) estiment qu'un lien direct entre adjudication et octroi/renouvellement de concession n'est pas judicieux.



Référence du dossier : /2010-06-15/337

2.3.4 Divers

Au sens d'une concurrence équitable, [La Poste et l'UTP](#) exigent d'inscrire le principe selon lequel seules les entreprises elles-mêmes exposées à la concurrence des appels d'offres peuvent prendre part à des mises au concours (principe de réciprocité).

[Le BLS](#) demande qu'en cas de procédure de recours, au moins une instance de recours indépendante dispose du pouvoir d'examen intégral. [L'UTP](#) propose le Tribunal fédéral comme dernière instance de recours.

[La Poste et l'UTP](#) veulent compléter l'article portant sur les principes de procédure et les prescriptions formelles de manière à prendre en considération les ouvrages contractuels, comme les CCT-cadre. [L'Union syndicale suisse, le SEV de même que le ssp](#) demandent qu'une obligation de CCT figure dans l'article mentionné. [Le ssp](#) veut définir les conditions d'engagement en usage dans la branche comme critères de qualification.

L'application actuelle de la loi sur la durée du travail entraîne, selon [La Poste et le canton de BE](#), des distorsions de concurrence en ce sens que le tour de service moyen admissible du personnel roulant diffère en fonction de la catégorie de fonction attribuée (entreprise de trafic de banlieue ou de trafic régional).

Par ailleurs, [l'UTP, La Poste, le SEV, le ssp, le BLS et le canton des GR](#) ont fait part d'expériences tangibles faites avec les moyens d'exploitation et les postes de travail.

La [Fédération des coopératives Migros](#), sans prendre explicitement position, fait observer que pour elle, il est exclu d'appliquer par analogie des règles de mise au concours au transport des marchandises dans le domaine donnant droit à des indemnités, puisque les éléments en cause y sont tout à fait distincts. Elle suggère toutefois de prévoir davantage d'appels d'offres à l'avenir, notamment dans le secteur des indemnités du transport des marchandises. Mais il faudrait, au demeurant, en formuler les procédures ad hoc.

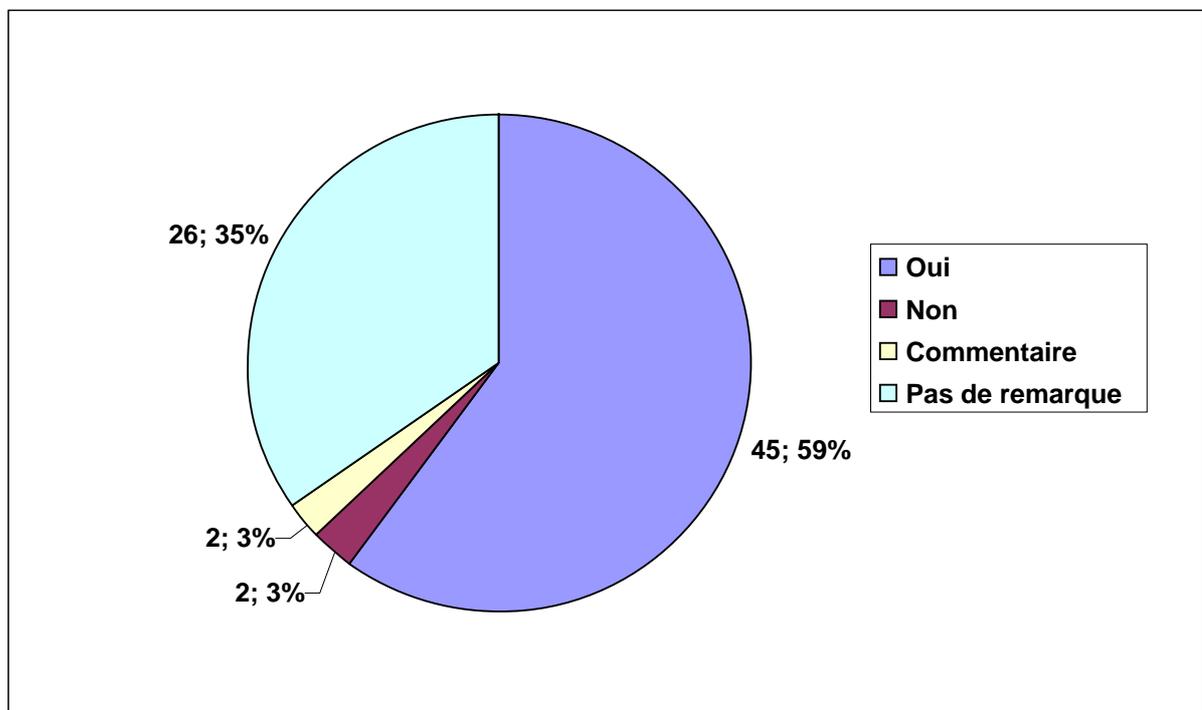


2.4 Financement des services de protection

2.4.1 Nouvelle participation proposée pour les frais de mise à disposition des services de protection

Une écrasante majorité des milieux consultés (45) approuve la nouvelle participation des gestionnaires de l'infrastructure proposée pour les frais de mise à disposition des services de protection dans les cantons. 2 parties rejettent clairement une telle participation et 26 n'ont pas pris position sur ce thème.

Fig. 9: Question 4.1 – Partagez-vous notre avis sur le principe selon lequel les gestionnaires d'infrastructure doivent participer aux frais de mise à disposition des services de protection dans les cantons ?



Le projet mis en consultation prévoit que les gestionnaires de l'infrastructure (EIF) s'acquittent aussi d'une contribution aux frais de mise à disposition des services de protection dans les cantons (coûts d'investissement et d'exploitation). Les coûts par EIF sont calculés en fonction du risque et de la longueur du tronçon (en propriété).



Référence du dossier : /2010-06-15/337

Une **majorité** des milieux consultés est expressément favorable à la conclusion de conventions de prestations entre les EIF et les cantons, à la répartition des fonds en fonction de la longueur et des risques du tronçon, et aux critères d'évaluation des risques.

SVI et DB rejettent une participation des EIF aux frais de mise à disposition des services de protection dans les cantons, **SVI** pour des raisons de frais administratifs et **DB** par crainte de coûts plus élevés au préjudice du rail par rapport à la route. Les **cantons de TG et de ZH** sont partisans de la réglementation mais prônent une procédure opportune et simple sur le plan administratif.

Le **canton de BE** souligne que la nouvelle réglementation ne doit pas remplacer, mais compléter les conventions de prestations/indemnités déjà existantes entre les cantons et les EIF. Les **CFF** exigent que la Confédération et les cantons règlent la participation des EIF aux frais de mise à disposition. **ASTAG, l'USAM, FRS, Car Tourisme et CI Economie & Transports** se déclarent d'accord avec le principe mais, évaluant la mise en œuvre comme complexe, ils proposent une EIF indépendante des entreprises de transport ferroviaire.

Dans ce domaine, le **canton de FR** demande que la Confédération ne conclue des conventions qu'avec les services concernés au niveau cantonal et qu'il n'y ait pas de changement dans les responsabilités en cas d'engagements sur des installations ferroviaires. Quant au **canton de NE**, il estime que la nouvelle réglementation signifie, en cas d'événement, un transfert de la responsabilité au canton.

Le **canton des GR** relève qu'il faut définir plus précisément certains points au niveau de l'ordonnance. **La Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP)** est expressément favorable à un ancrage dans la loi et suggère à titre additionnel une disposition transitoire de même qu'un accord-cadre entre le DETEC et la CSSP.



Référence du dossier : /2010-06-15/337

Annexe 1 : liste des prises de position dans la procédure de consultation

Abkürzung/ Abréviation	Absender / Expéditeur
	1 Cantons
	Canton d'Argovie
	Canton d'Appenzell Rhodes Extérieures
	Canton d'Appenzell Rhodes Intérieures
	Canton de Bâle-Campagne
	Canton de Bâle-Ville
	Canton de Berne
	Canton de Fribourg
	Canton de Glaris
	Canton des Grisons
	Canton du Jura
	Canton de Lucerne
	Canton de Neuchâtel
	Canton de Nidwald
	Canton d'Obwald
	Canton de Schaffhouse
	Canton de Schwyz
	Canton de Soleure
	Canton de Saint-Gall
	Canton de Thurgovie
	Canton du Tessin
	Canton d'Uri
	Canton du Valais
	Canton de Vaud
	Canton de Zoug
	Canton de Zurich
CTP CH	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
	2 Partis
PRD	Parti radical démocratique suisse
PDC	Parti démocrate-chrétien suisse
PSS	Parti socialiste suisse



Référence du dossier : /2010-06-15/337

Les Verts	Parti des Verts suisses
	3 Organismes économiques
	economiesuisse
usam/SGV	Union suisse des arts et métiers
USP	Union suisse des paysans
USS	Union syndicale suisse
	4/5 Autres organismes / Autres prises de position
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association Transports et Environnement
BLS	Chemin de fer Berne-Loetschberg-Simplon
CACF	Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
Cargorail	
Cargo Forum	
Car Tourismus	
Centre Patronal	
CFF	Chemins de fer fédéraux
CFPNP	Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage
CI Economie & Transports	communauté d'intérêts Economie & Transports
ComCo	Commission de la concurrence
CSSP	Coordination Suisse des Sapeurs-Pompiers
DB	Deutsche Bahn SA
EV/UP	Erdölvereinigung – union pétrolière
FER	Fédération des entreprises romandes
FPC	Fondation pour la protection des consommateurs
FRS	Fédération routière suisse
FSIH	Fédération suisse pour l'intégration des handicapés
FST	Fédération suisse du tourisme
	Hupac SA
	Initiative des Alpes
La Poste	
LITRA	
Migros	
Pro Cargo & Rail	
	Pro Bahn Schweiz
	Pro Natura



Référence du dossier : /2010-06-15/337

RailPlus	
RMS	Remontées mécaniques suisses
RUN	Réseau urbain neuchâtelois
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
Sconrail	
SEV	Syndicat du personnel des transports
Sillon Suisse SA	
SVI	Association des ingénieurs en transports
TCS	Touring Club Suisse
transfair	
UTP	Union des transports publics
UVS	Union des villes suisses
vpod-ssp	Syndicat suisse des services publics
WWF	World Wildlife Fund Suisse



Référence du dossier : /2010-06-15/337

Annexe 2 : questionnaire Catalogue de questions



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Division Financement

Catalogue de questions :

Consultation « deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2 »

1. Accès non discriminatoire au réseau :

- 1.1 Approuvez-vous la solution proposée d'une institution de droit public visant à garantir un service d'attribution des sillons?
- 1.2 Des tiers qui ne sont pas des entreprises ferroviaires doivent-ils avoir la possibilité de commander des sillons?
- 1.3 Êtes-vous d'accord avec les nouveaux rôles et le transfert des tâches régulatrices que cela implique afin de garantir l'accès au réseau non discriminatoire?

2. Interopérabilité des chemins de fer :

- 2.1 A votre avis, la liste des lignes interopérables (annexe 1) contient-elle toutes les lignes qui entrent en ligne de compte pour l'application des directives sur l'interopérabilité?
- 2.2 Voyez-vous des arguments pour ou contre l'établissement par la Confédération d'un service d'évaluation de la conformité? Quels avantages et désavantages y seraient liés du point de vue de l'économie d'exploitation et de l'économie globale?

3. Appels d'offres dans le domaine des bus :

- 3.1 Êtes-vous favorables à la nouvelle possibilité selon laquelle, après expiration d'une concession, il est possible de décider si l'on souhaite mettre au concours une offre du domaine des bus et conclure une convention à long terme avec l'entreprise adjudicataire ou si l'on souhaite laisser l'offre soumise à la procédure de commande traditionnelle?
- 3.2 Jugez-vous les deux nouveaux instruments « convention à long terme » et « planification des appels d'offres » utiles pour le domaine des bus?
- 3.3 Estimez-vous qu'il est judicieux de régler l'octroi / le renouvellement de la concession et l'adjudication dans une seule et même décision?

4. Financement des services de protection :

- 4.1 Partagez-vous notre avis sur le principe selon lequel les gestionnaires d'infrastructure doivent participer aux frais de mise à disposition des services de protection?