



UNION DES COMMUNES
VAUDOISES
Avenue de Lavaux 35
Case postale 481
1009 PULLY

Tél.: 021 557 81 30
Fax: 021 557 81 31
www.ucv.ch
ucv@ucv.ch

Département des infrastructures et
des ressources humaines
Madame Nuria Gorrite
Conseillère d'Etat
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

Pully, le 20 octobre 2015

Consultation fédérale : Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

Madame la Conseillère d'Etat,

Nous faisons suite à la consultation fédérale mentionnée en titre, à laquelle notre Association vous remercie de l'avoir associée. Cette consultation a suscité un certain nombre de remarques des communes membres qui vous sont exposées ci-après.

Sur le principe, la grande majorité des communes se rallie à l'objectif principal du projet, à savoir réduire les risques de discrimination sur le réseau ferré. En revanche, une minorité souligne que la mise en œuvre de cet objectif pourrait être simplifiée du fait que le risque de discrimination est faible et encore non avéré, aucun cas n'ayant été attesté à ce jour. L'accès non discriminatoire au réseau n'est pas perçu comme une priorité par certains, cette non-discrimination semblant très théorique contrairement à la volonté d'amélioration de l'efficacité et notamment la mise au service des usagers. Le développement de l'offre de service n'est pas marquée par un manque de concurrence mais bien parce que l'infrastructure est utilisée de manière très importante voire à saturation.

Concernant les mesures envisagées, les observations sont les suivantes :

- Service d'attribution des Sillons (SAS) ;
 - o La plupart des communes approuvent le renforcement de ce Service ainsi que le transfert de l'encaissement de la redevance d'utilisation des sillons sur le SAS. Néanmoins, un avis minoritaire estime que la création d'un nouvel établissement de droit public de la Confédération est inutile compte tenu du faible risque de discrimination, le système étant considéré comme complexe et coûteux sans réelle plus-value. Le champ d'application étendu au réseau à voie normale connaît des exceptions sur des critères définis par la Confédération. Certains souhaiteraient élargir le cercle des exceptions aux lignes régionales exploitées par des entreprises privées qui ne connaissent pas de trafics soumis au marché libre (pas uniquement des chemins de fer touristiques) ;

- Maîtrise des systèmes qui vise à encourager l'efficacité, l'interopérabilité et les innovations dans l'intérêt des clients :
 - o Les mesures pour une augmentation de la transparence de la maîtrise des systèmes ainsi que les droits de participation prévus pour les parties concernées sont jugés suffisants. De manière générale l'opinion est favorable à l'introduction de maîtrises de systèmes dans le domaine « Transport » ;
- Droits de participation :
 - o Les communes sont d'avis qu'il faut donner aux entreprises de transport ferroviaire qui bénéficient de l'accès au réseau un droit à l'information et un droit de participation lors des décisions d'investissement des gestionnaires d'infrastructure et lors de l'établissement des horaires. Voire même que cela est indispensable du fait que le système s'alourdit par rapport à la situation actuelle, en particulier pour les lignes à voie normale exploitées par des chemins de fer privés et servant principalement au trafic régional.

En revanche, l'opinion est partagée sur la nécessité des droits de participation dans d'autres domaines que ceux évoqués plus haut ou s'il convient de prévoir d'autres instruments afin de renforcer la non-discrimination dans le transport ferroviaire ;

- Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer :
 - o L'essentiel des communes trouve qu'il est judicieux de renforcer la Commission d'arbitrage. Un avis contraire considère que le renforcement de compétences de l'institution a pour objectif unique de légitimer son existence ;
- Droit des passagers :
 - o Un grand nombre de communes approuvent l'extension des droits des passagers dans le transport ferroviaire ainsi que son élargissement simultané aux droits des passagers dans le transport international grandes lignes par bus. La volonté de mettre en concurrence ces deux grands axes de transport que sont le rail et la route est saluée.

En outre, quelques communes sont davantage attachées, dans la mesure du possible, à mettre en place des solutions immédiates en cas de retards ou d'interruption de voyage des usagers plutôt que de privilégier des prestations de dédommagement octroyées a posteriori.

L'obligation d'informer des entreprises avant et pendant le voyage va dans le sens de ce qui est mis progressivement en place par la branche. Un système d'information performant est coûteux et demande du temps pour être mis en œuvre. La volonté est que le législateur prévoie les grands principes et permette aux entreprises de gérer des systèmes adaptés à la taille et à la complexité de leur réseau sans imposer l'intégration dans des systèmes rigides et onéreux.

Les coûts liés à cette nouvelle organisation inquiètent. Le point 3.2 p. 72 du rapport note que « *la maîtrise de système dans le secteur de l'infrastructure sera financée par le FIF, ce qui aura des conséquences pour les cantons dans la mesure où le FIF est alimenté notamment par des apports cantonaux, ce qui réduit les ressources disponibles pour d'autres projets* ». La crainte est que les projets régionaux de développement des infrastructures de transports publics ne soient préterités par manque de moyens financiers. Ce transfert partiel de charges de la Confédération vers les Cantons est mal perçu, le risque de discrimination étant en réalité minime. Il est difficilement acceptable de cautionner un système globalement plus coûteux qui ne sera pas plus efficace que ce qui est en place actuellement. Il ne s'agit pas dans ce projet de concevoir des nouvelles infrastructures mais bien d'ouvrir l'accès à de nouveaux acteurs à des infrastructures déjà saturées ou menacées.

Le rôle des Cantons n'est quasiment pas abordé. Les communes redoutent un nouveau dispositif centralisateur qui étende à échelle nationale des réglementations utilisées auparavant uniquement pour les grands chemins de fer, avec dorénavant des facteurs de coûts importants pour les petits chemins de fer, sans plus-value confirmée. Il y a des risques pour que les arbitrages futurs concernant la planification et l'attribution des sillons se fassent au détriment des petits acteurs et des régions périphériques.

Hormis ces considérations, il faudra faire preuve de vigilance lorsqu'il s'agira d'étudier la structure des charges pour le Canton et éviter un éventuel report de charges sur les communes.

Enfin, une petite partie des communes ne veut pas d'une évolution légale qui ne prévoit pas de séparation forcée de l'infrastructure et du transport.

En conclusion, bien que les objectifs du projet fédéral visant à réduire les risques de discrimination soient entendus, nous n'estimons pas opportun de créer un système complexe et centralisateur visant à mettre en place une concurrence qui, au-delà des principes théoriques, ne semble pas être à même d'améliorer concrètement l'offre, l'attractivité et l'efficacité des transports publics. Ce d'autant plus que le nouvel appareil fédéral aura des répercussions financières dans le secteur de l'infrastructure qui n'est pas quantifiable à l'heure actuelle.

Vous remerciant de relayer notre position auprès du Département fédéral concerné, nous vous adressons, Madame la Conseillère d'Etat, nos salutations les plus respectueuses.

UNION DES COMMUNES VAUDOISES

Brigitte Dind



Secrétaire générale

Ana Isabel Petrovic



Juriste

Copie par courriel à : Mme Silvija Zecevic Almashaileh.