

Mandat de négociation avec l'UE: prise de position du SEV à titre de consultation

Le SEV œuvre pour des conditions de travail équitables et des normes sociales progressistes dans les transports publics. Les trains connectent depuis toujours les personnes et les sociétés entre elles, au-delà des frontières. Nous aspirons à garantir la fiabilité, la performance et le bon fonctionnement du système de transports publics tant en Suisse que dans toute l'Europe.

Le SEV favorable à l'Europe, mais pas à n'importe quel prix!

Le SEV admet que d'un point de vue tant économique que politique, les relations avec l'UE sont d'une importance capitale pour la Suisse. Il est indispensable d'entretenir des relations stables, amicales et solides avec l'UE pour la prospérité de la Suisse. Le SEV soutient également la voie bilatérale. Dans le domaine du transport ferroviaire, une coopération étroite avec l'UE s'avère primordiale dans l'intérêt de la Suisse, et pas seulement pour les liaisons transfrontalières. La reconnaissance mutuelle des homologations, un système européen de protection des trains (ETCS) et de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) ou encore l'adhésion pleine et entière à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) sont essentiels pour le système ferroviaire, les entreprises de transport ferroviaire (ETF) et l'industrie ferroviaire en Suisse. Le SEV se déclare par conséquent favorable à une étroite coopération avec l'UE et ne rejette pas le principe même de négociations sur les transports terrestres. Le SEV estime qu'il est judicieux de développer le transport international de voyageurs (TIV) et d'améliorer globalement l'offre internationale en matière de transports.

La collaboration avec l'UE doit s'inscrire dans un objectif de préservation et d'amélioration du système suisse de chemin de fer. Une coopération s'avère donc principalement utile si la Suisse, autrement dit le système suisse de transports publics, et *in fine* les voyageurs en tirent un avantage. Par ailleurs, il convient de s'assurer que la coopération avec l'UE n'entraîne pas de dégradation des conditions de travail et ne mette pas en danger la qualité et les acquis du système ferroviaire suisse.

L'«ouverture contrôlée» ne garantit en aucun cas la protection efficace et sans faille du système de transports publics

Si le concept de mise en œuvre d'une «ouverture contrôlée» vise à protéger des éléments centraux du système ferroviaire suisse par l'incorporation, dans un protocole additionnel de l'ATT, de la priorité accordée au transport cadencé, de l'intégration des tarifs ainsi que de l'obligation d'obtenir une autorisation et du régime de concession au titre des restrictions applicables au libre accès au marché du TIV, il est impossible d'exclure l'apparition de lourdes conséquences négatives pour le système suisse de transports publics dans son ensemble, même avec ces restrictions. Impossible en particulier de surmonter l'incompatibilité de principe entre les systèmes ferroviaires suisse et européen. Nous estimons qu'une ouverture du marché du TIV induirait des risques impossibles à évaluer.

- Érosion de la coopération, même en trafic national, et exacerbation des conflits de sillons

L'ouverture du marché du TIV – même restreinte – implique un changement de paradigme. Cette étape représente un changement de cap irréversible, tant au sein du système de transports publics suisse que dans les relations avec l'UE. L'ouverture du marché permet au système concurrent de l'UE d'avoir accès au système suisse intégré de transports publics, lequel était jusqu'ici fondé sur la coopération, ce qui se traduit par la subversion du système suisse de transports publics à long terme.

- Affaiblissement du système ferroviaire intégré par le cabotage

L'ouverture du marché du TIV autorisera le cabotage d'ETF étrangères même en trafic ferroviaire national, ce qui créera également une situation de concurrence en trafic national. La concurrence visant à attirer les personnes sur les lignes nationales et internationales rentables de transport de voyageurs longue distance limiterait les possibilités de rendement des ETF suisses en trafic grandes lignes, ce qui aurait une incidence négative sur leur rentabilité.

- Dumping des prix en dépit de l'intégration tarifaire

Bien que le concept de mise en œuvre prévoie d'imposer l'intégration tarifaire pour l'accès au marché du TIV si les voyageurs sont transportés à l'intérieur des frontières suisses, les ETF doivent conserver toute latitude de fixer librement leurs prix. Comme les billets dégriffés liés à des trains spécifiques seraient autorisés, les conditions ne seraient pas réunies pour empêcher le dumping des prix de mettre à mal le système tarifaire, malgré l'intégration tarifaire, en cas d'ouverture du marché.

- Dumping salarial en dépit de l'obligation d'obtenir une autorisation et du régime de concession

L'ouverture du marché encourage le dumping salarial dans la mesure où, d'une part, les activités des ETF ne sont pas soumises à la loi sur les travailleurs détachés et où, d'autre part, aucun texte ne définit les conditions de travail en usage dans la branche. Les mécanismes de protection en place – mesures d'accompagnement – en matière de libre circulation des personnes ne sont pas applicables à la branche des transports publics. Il manque les dispositions légales qui obligerait les ETF étrangères à respecter des conditions de travail basées sur les CCT existantes avec les ETF suisses. Même si l'OFT propose de surveiller à l'avenir le respect des conditions de travail par le biais d'audits et de contrôles au sein des entreprises, tout en impliquant les syndicats dans le système de contrôle, à l'instar du système des commissions tripartites, la question de savoir comment protéger concrètement et de façon opportune les conditions de travail du personnel des transports reste entière.

- **Flou juridique**

Les restrictions qu'il convient d'imposer en ce qui concerne l'accès au marché du TIV (priorité accordée au transport cadencé, intégration des tarifs, obligation d'obtenir une autorisation et régime de concession) dans le but de protéger efficacement le système ferroviaire suisse, créent un flou juridique puisque les modalités d'application correspondantes restent jusqu'ici inconnues et que la formulation choisie est imprécise, ce qui laisse une marge d'interprétation. L'ouverture prévue du marché du TIV conduira inévitablement à des conflits eu égard à l'attribution des sillons, étant donné que les capacités actuelles se révèlent déjà insuffisantes. Les nouvelles convoitises en matière de sillons attrayants augmenteront par ricochet le risque de plaintes. À cet égard, le concept de mise en œuvre est basé sur l'espoir, l'OFT partant du principe qu'aucun sillon attrayant ne sera disponible pour des liaisons ferroviaires indépendantes en TIV et que les éventuelles plaintes devront être jugées selon le droit suisse. Jusqu'à présent, l'OFT n'est pas parvenu à donner des garanties sur ce point.

- **Le modèle de coopération sous pression**

Le modèle de coopération serait considérablement affaibli par une ouverture du marché, même s'il convainc par les avantages qu'il apporte. Étant donné que les liaisons proposées dans le cadre de coopérations sont largement intégrées à l'horaire cadencé, elles allient les avantages que présentent les systèmes nationaux avec ceux des transports internationaux. De tels atouts permettent d'améliorer les liaisons et de leur faire gagner en attrait et en rapidité. En outre, le modèle de coopération permet d'améliorer le remplissage des trains et, partant, la rentabilité. Il permet de prévenir la raréfaction de sillons disponibles et de réduire les investissements que les ETF doivent réaliser dans le matériel roulant.

- **Les règles en matière d'aides d'État compromettent les instruments de financement existants**

Avec la reprise du droit de l'UE en matière d'aides d'État, les prêts de trésorerie de la Confédération, l'exonération de l'impôt fédéral et l'imputation interne au groupe ou les subventions croisées intra-entreprise ne seront probablement plus autorisés dans le TIV. Cette modification du cadre légal aurait de graves implications pour les CFF. Il existe de surcroît un risque que l'UE ou une ETF étrangère fasse tôt ou tard valoir l'argument selon lequel l'adjudication directe d'offres en usage en Suisse procure un avantage concurrentiel injustifié au partenaire dans le cadre d'une coopération au sein de l'UE. Il en va *a fortiori* de même pour les activités de l'exploitant de lignes régionales SBB GmbH en Bade-Wurtemberg.

Conclusion

Pour le SEV, aucune négociation n'est envisageable sur le système ferroviaire suisse. Le système intégré de transports publics est trop important, tant sous l'angle sociétal qu'économique. Le système de transports publics est une composante fondamentale du service public. Jour après jour, des millions de personnes empruntent les transports publics pour aller au travail, faire des courses ou se rendre sur leurs lieux de loisirs. Dans le même temps, des tonnes de marchandises sont transportées par rail avec succès, de façon respectueuse de l'environnement, en trafic intérieur et de transit. Ce système performant et de qualité suscite l'envie de nos voisins, toute l'Europe reconnaissant la valeur des transports publics suisses. Les personnes et les marchandises arrivent à destination dans le respect des principes de fiabilité, de ponctualité et de préservation de l'environnement. Nous pouvons être fiers de cette prouesse. Il n'y a donc pas de raison de remettre ce système en question, même à l'occasion de négociations avec l'Union européenne. Selon le SEV, il est par conséquent inacceptable que la Suisse utilise l'ouverture du marché du TIV comme objet de négociation afin d'obtenir des concessions de la part de l'UE dans d'autres domaines. Le risque à cet égard est trop important. Les transports publics suisses sont exemplaires et doivent le rester, même au sein de l'Europe.