

# Négociations CH-UE Évaluation CFF

Luca, Arnold  
Berne, le 2 juillet 2024

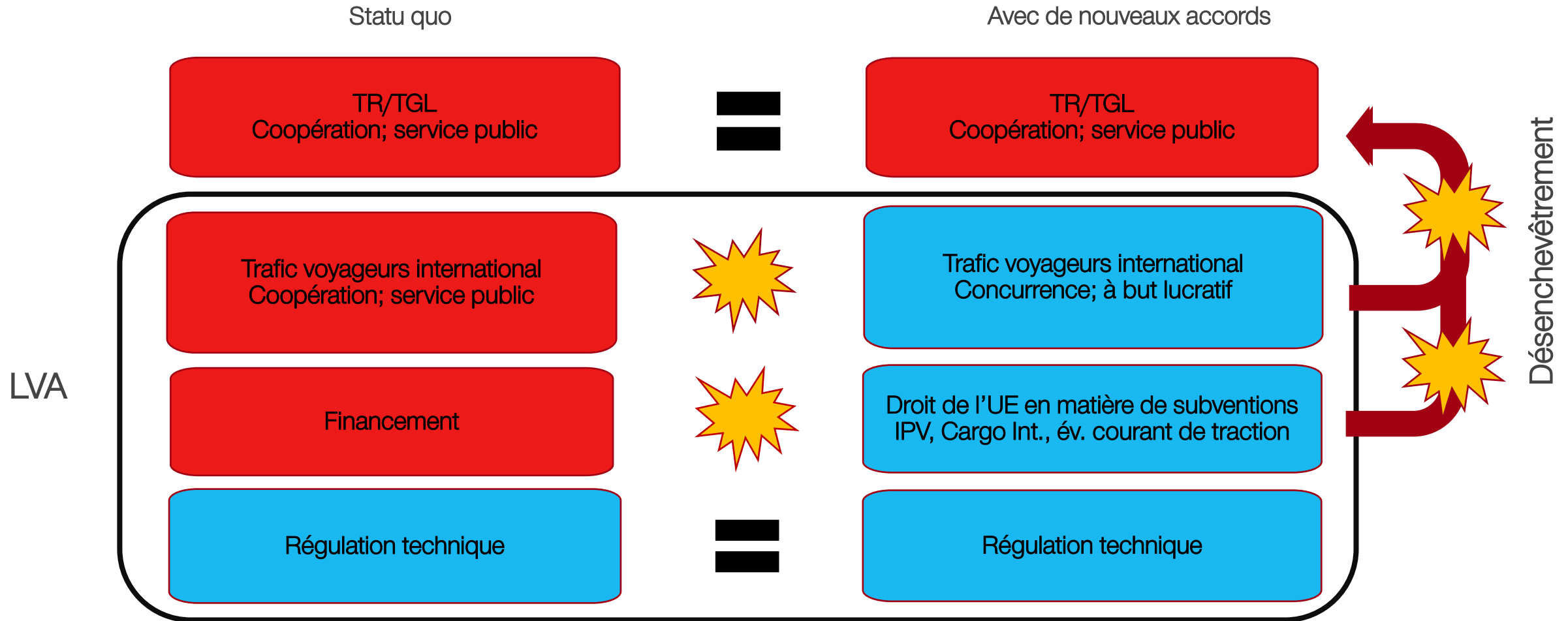
BASEL SBB



# Programme.

1. Implications concrètes
2. Mandat de négociation du Conseil fédéral
3. Points principaux
  - a) Intégration tarifaire
  - b) Horaire cadencé (y compris l'attribution des sillons)
  - c) Coopérations en TVI
  - d) Financement/subventions
  - e) Qualité des transports publics
4. Conclusion

# 1. Quelles seraient les conséquences des accords sur les transports publics?



## 2<sup>e</sup> mandat de négociation du Conseil fédéral

### 13.4. Accord sur les transports terrestres:

- Les **acquis** suisses en matière de transports terrestres (**intégration tarifaire et horaire cadencé**) ... sont **garantis**.
- Le **trafic** purement **national** ... et ... les dispositions non discriminatoires relatives aux **normes sociales** ..., ne sont **pas affectés**.
- Le **modèle de coopération** dans le domaine du TVI sera toujours **possible**.
- La **compétence de la Suisse** en matière d'attribution des **sillons** ... est **maintenue**.
- Les règles relatives au TVI **ne doivent** notamment **pas dégrader** la **qualité** des transports publics en Suisse.

## 3.a) Intégration tarifaire

- Service Direct inclus dans le Common Understanding



Mais

- Manque de clarté dans la formulation
- La Suisse devrait pouvoir décider de manière autonome de l'obligation d'intégration des tarifs





## 3.b) Horaire cadencé, y compris attribution des sillons

- Sillons cadencés inclus dans le Common Understanding
- Le mandat de négociation complète l'autonomie de principe de la Suisse en matière d'attribution des sillons



Mais

- Que se passe-t-il politiquement lorsqu'une grande majorité (toutes?) de demandes de sillons des EF de l'UE sont refusées en raison d'un manque de capacité?
- Concession pour le trafic grandes lignes 2029?



## 3.c) Coopérations TVI

- Modèle de coopération inclus dans le mandat de négociation



Mais

- Il n'y a rien à ce sujet dans le Common Understanding
- Une constellation complexe
  - La législation sectorielle de l'UE ne contient pas d'interdiction
  - Le défi découle du droit général de la concurrence (UE et CH)



## 3.d) Financement/subventions

- Seuls les cas transfrontaliers de transport de personnes et de marchandises sont concernés.



Mais

- Pas clair, parfois plus de sécurité juridique nécessaire
  - Exclure le trafic régional transfrontalier
  - Exclure les voies de raccordement Cargo à l'étranger
  - Étendue et *coût* du désenchevêtrement, surtout entre TGL et TVI
  - Exclure le courant de traction (de l'accord sur l'électricité)





## 3.e) Qualité des transports publics

- La Confédération a reconnu le risque de «pertes de qualité importées» et l'a intégré dans le mandat de négociation



Mais

- Il n'y a rien à ce sujet dans le Common Understanding
- Même en cas d'acceptation par l'UE, la forme et l'impact ne sont pas clairs.
- Les retards dans le cabotage affectent la perception de la qualité de l'ensemble des transports publics par la clientèle.



## 4. Synthèse

Des aspects importants manquent dans le Common Understanding.

La Confédération a reconnu les défis de la branche des transports publics et les a abordés dans le mandat de négociation.

Il s'agit de suivre de près l'application du mandat de négociation avec les mesures de protection par le Conseil fédéral.

Que se passe-t-il si l'accord sur les mesures de sauvegarde échoue et que l'ouverture du marché et le droit européen en matière d'aides d'État sont malgré tout mis en œuvre?