



Colloque de l'UTP sur l'accord-cadre Suisse – UE

Quelles conséquences pour les transports publics?

Jeudi 27 juin 2019 • Centre Paul Klee, Berne

Plan

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1. Ouverture | Ueli Stückelberger |
| 2. Les relations Suisse – UE et les questions institutionnelles | Roberto Balzaretto |
| 3. Quelles sont les conséquences de l'accord-cadre pour les transports publics? | Peter Füglistaler |
| 4. Pause | |
| 5. L'accord-cadre d'un point de vue juridique: qu'est-ce qui change, qu'est-ce qui demeure pour les TP? | Markus Kern |
| 6. L'accord-cadre vu par les CFF | Luca Arnold |
| 7. Apéritif dînatoire | |
| 8. Visite du Centre Paul Klee | |

Plan

-
- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1. Ouverture | Ueli Stückelberger |
| 2. Les relations Suisse – UE et les questions institutionnelles | Roberto Balzaretto |
| 3. Quelles sont les conséquences de l'accord-cadre pour les transports publics? | Peter Füglistaler |
| 4. Pause | |
| 5. L'accord-cadre d'un point de vue juridique: qu'est-ce qui change, qu'est-ce qui demeure pour les TP? | Markus Kern |
| 6. L'accord-cadre vu par les CFF | Luca Arnold |
| 7. Apéritif dînatoire | |
| 8. Visite du Centre Paul Klee | |
-

Roberto Balzaretto

Secrétaire d'État et directeur de la Direction des affaires européennes (DAE)

Les relations Suisse – UE et les questions institutionnelles

Plan

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1. Ouverture | Ueli Stückelberger |
| 2. Les relations Suisse – UE et les questions institutionnelles | Roberto Balzaretto |
| 3. Quelles sont les conséquences de l'accord-cadre pour les transports publics? | Peter Füglistaler |
| 4. Pause | |
| 5. L'accord-cadre d'un point de vue juridique: qu'est-ce qui change, qu'est-ce qui demeure pour les TP? | Markus Kern |
| 6. L'accord-cadre vu par les CFF | Luca Arnold |
| 7. Apéritif dînatoire | |
| 8. Visite du Centre Paul Klee | |



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral des transports

Quelles sont les conséquences de l'accord institutionnel pour les TP?

27 juin 2019

P. Füglistaler

Accord sur les transports terrestres (ATT)



- Les bilatérales I sont en vigueur depuis le 1^{er} juin 2002: l'ATT est l'un des sept accords conclus entre la Suisse et l'UE.
- Il règle la collaboration dans le domaine des transports et ouvre l'accès au marché de l'UE.
- Il établit le Comité des transports terrestres UE/Suisse (Comité mixte).

Trafic routier:

- Ouverture du marché
- Harmonisation des normes techniques et des prescriptions sociales et d'homologation
- **Interdiction de circuler la nuit et le dimanche**
- Transport de marchandises dangereuses
- **Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)**

Trafic ferroviaire:

- Libre accès au réseau en trafic marchandises
- Harmonisation des normes techniques
- Ouverture de débouchés (marchés) pour l'industrie ferroviaire

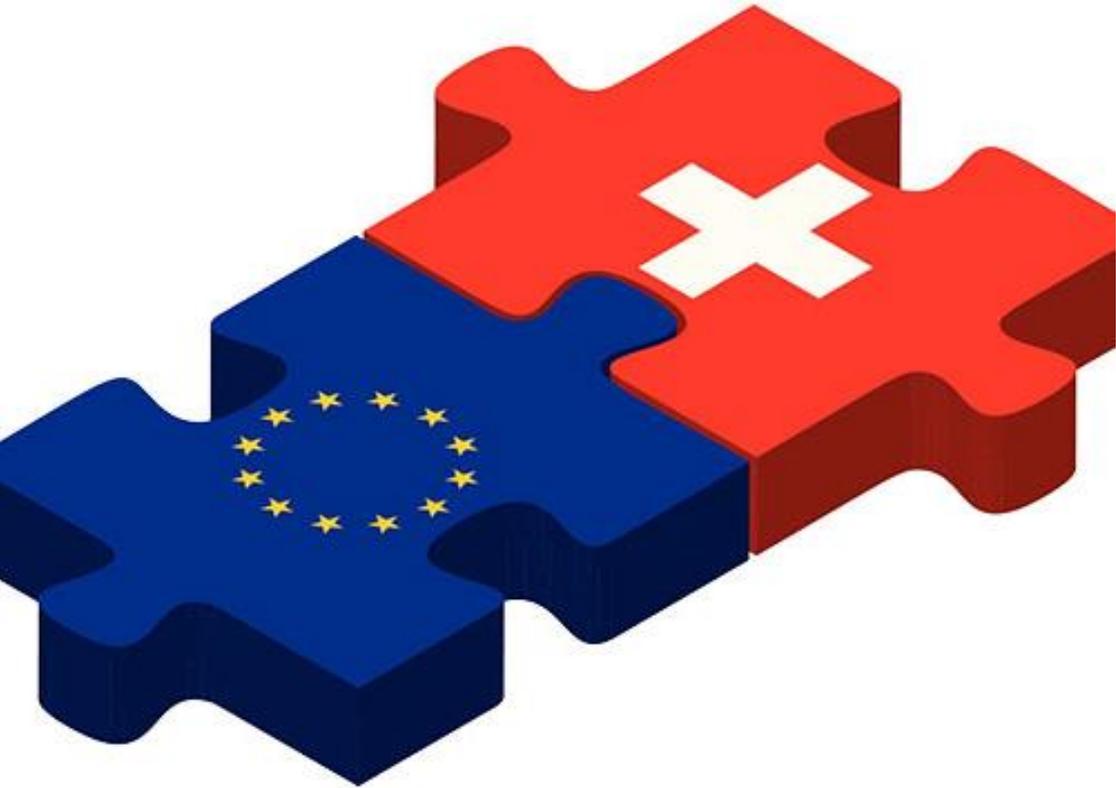
Accord institutionnel (InstA)



Les relations entre la Suisse et l'UE sont très étroites et reposent sur un important tapis contractuel (plus de 120 accords).

- Négociations sur l'InstA
→ Application uniforme et plus efficace d'accords, actuels et futurs, sur l'accès au marché

De l'ATT à l'InstA



- L'ATT, qui date de 20 ans, est **directement** touché par l'InstA.
- **Reprise dynamique du droit:** garantit un accès international au marché et l'interopérabilité (à long terme).
- **Assurer l'accès:** le secteur du transport routier, le transport ferroviaire et l'industrie du matériel roulant sont tributaires d'un accès non discriminatoire au marché intérieur de l'UE.
- Un **mécanisme de règlement des litiges** est mis en place.



L'InstA et les TP



- L'InstA n'étend pas le champ d'application de l'ATT.
→ uniquement trafic ***international***
- Il n'engage pas à libéraliser les marchés des transports ***nationaux***.
- Libéralisation du transport international de voyageurs
→ en concurrence ou en coopération, comme à l'heure actuelle



Exceptions à la reprise dynamique du droit

Le principe de la reprise dynamique de l'évolution du droit de l'UE ne concerne pas tous les domaines de l'ATT.

Les **pilliers de la politique suisse des transports** ont pu être confirmés:



- Limite de 40 tonnes pour les camions
- Interdiction de cabotage
- Interdiction de circuler le dimanche et la nuit
- Limitation au niveau actuel des capacités routières destinées au fret routier
- RPLP à un niveau nettement supérieur à l'UE

Acquis des TP consolidés par l'InstA

L'UE reconnaît désormais:

le système cadencé

l'intégration tarifaire



Quoi de neuf?



- Reprise dynamique du droit (pas dans tous les domaines/exceptions)
- Reconnaissance du système cadencé et de l'intégration tarifaire
- Intégration de la Suisse dans l'élaboration du droit de l'UE sur les transports terrestres
- Libéralisation liée à des engagements en transport international de voyageurs
- Mécanisme de règlement des litiges avec tribunal arbitral paritaire et, cas échéant, CJUE (si le droit de l'UE est concerné)



Quelles conséquences l'InstA aura-t-il sur les futurs paquets ferroviaires de l'UE?



Les modifications du droit qui touchent l'ATT et concernent le **transport international** sont pertinentes pour la Suisse et doivent en principe être **mises en œuvre au sens de l'équivalence**.

Conséquences en cas de rejet

Le bon fonctionnement de l'ATT est dans l'**intérêt aussi bien de la Suisse que de l'UE.**

Situation juridique non harmonisée:

- dans l'immédiat, pas de conséquences négatives
- à moyen terme, accès plus difficile au marché



Conclusion de l'OFT



Pour mettre en œuvre avec succès sa politique des transports, la Suisse est tributaire d'une étroite collaboration avec l'UE. Sans l'InstA, cette collaboration risque de s'éroder.

Pause

Plan

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1. Ouverture | Ueli Stückelberger |
| 2. Les relations Suisse – UE et les questions institutionnelles | Roberto Balzaretto |
| 3. Quelles sont les conséquences de l'accord-cadre pour les transports publics? | Peter Füglistaler |
| 4. Pause | |
| 5. L'accord-cadre d'un point de vue juridique: qu'est-ce qui change, qu'est-ce qui demeure pour les TP? | Markus Kern |
| 6. L'accord-cadre vu par les CFF | Luca Arnold |
| 7. Apéritif dînatoire | |
| 8. Visite du Centre Paul Klee | |

Colloque de l'UTP

L'accord-cadre avec l'UE du point de vue juridique
Qu'est-ce qui change, qu'est-ce qui demeure?

27 juin 2019

Markus Kern
Université de Berne

Sommaire

- 1. Classification historique de l'accord-cadre**
- 2. Mécanismes de l'accord-cadre**
- 3. Questions de détail:**
 - a. Séparation du trafic et de l'infrastructure**
 - b. Libéralisation**
 - c. Interdiction des aides d'État**
- 4. Prochaines étapes: quatre scénarios pour les TP**
- 5. Conclusions**

1. Classification historique de l'accord-cadre

Accords bilatéraux I (1999; entrée en vigueur en 2002)

Accords concernant directement ou indirectement les transports publics:

- Transports terrestres
- Obstacles techniques au commerce
- Marchés publics
- Transport aérien

Accords bilatéraux II (2004; entrée en vigueur à partir de 2005)

Autres accords

Concernant indirectement les transports publics:

- Accord sur le couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission

2. Mécanismes de l'accord-cadre

Question préliminaire: applicabilité de l'accord-cadre

- ◆ Situation ou question dans le champ d'application de l'un des cinq accords actuels ou d'un accord futur d'accès au marché
- ◆ Les transports publics dans l'accord sur les transports terrestres:

Art. 2 ATT *Champ d'application*

¹ [Transports bilatéraux routiers de voyageurs et de marchandises]

² Le présent Accord s'applique au transport ferroviaire international de voyageurs et de marchandises, ainsi qu'au transport combiné international. Il ne s'applique pas aux entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux.

³ Le présent Accord s'applique aux transports effectués par des entreprises de transport routier ou par des entreprises ferroviaires établies dans l'une des Parties contractantes.

- i. Transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises; ii. seulement le trafic transfrontalier; iii. seulement les entreprises domiciliées en Suisse; exception pour les entreprises ferroviaires opérant uniquement sur des services régionaux.

Évolution du droit et exceptions

- ◆ Obligation de principe de reprise du droit (secondaire) européen dans la législation suisse; pas de reprise automatique
- ◆ **Situation juridique actuelle:** pas de véritable obligation de reprise dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres et une importante marge de manœuvre temporelle et factuelle
- ◆ **Avec l'accord-cadre:** obligation de reprise notamment du contenu des troisième et quatrième paquets ferroviaires et des décisions futures qui entrent dans le champ d'application de l'accord sur les transports terrestres
- ◆ Les **exceptions** à l'obligation de reprise sont définies dans le protocole 2 (interdiction de cabotage, interdiction de circuler la nuit et le dimanche, gel des capacités routières, etc.).

Interprétation juridique, surveillance et règlement des litiges

- ◆ **Interprétation juridique:** interprétation et application homogène des accords et actes juridiques; les termes du droit européen sont interprétés conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'UE (CJUE).
- ◆ **Surveillance:** surveillance autonome et mutuelle de l'application; appel éventuel au comité sectoriel compétent
- ◆ **Règlement des litiges:** consultation du comité sectoriel compétent; saisie le cas échéant du tribunal arbitral qui sollicite une décision contraignante de la CJUE en présence de dispositions du droit communautaire; mesures de compensation pouvant aller jusqu'à la suspension de l'accord en cas de non-respect de la décision du tribunal arbitral

Exemple d'application:

Ouverture du marché dans le trafic voyageurs ferroviaire transfrontalier; une ETC de l'UE est tenue à l'intégration au Service direct

◆ **Règlement du litige:**

- Consultation du comité sectoriel ATT, puis tribunal arbitral
- Interprétation de la disposition d'exception

Protocole 2 de l'accord-cadre; ch. 6 concernant l'ATT

6. Possibilité d'obliger les entreprises de transport des voyageurs à participer à l'intégration tarifaire en transport public, c'est-à-dire d'offrir un seul contrat de transport au voyageur qui doit emprunter le réseau de différentes entreprises de transport public pour autant que la fixation des tarifs reste de la compétence des entreprises.

- «contrat de transport», «fixation des tarifs» sont issues du droit suisse, donc pas de recours au CJUE pour clarification.

3. Questions de détail: séparation du trafic et de l'infrastructure

- ◆ **Droit communautaire:** spectre d'options-modèles:
 - séparation intégrale de la propriété;
 - séparation juridique (modèle de la holding)
 - mise en place d'un organisme de tarification / de répartition
- ◆ **Suisse:** séparation organisationnelle et comptable, mais pas juridique; transformation future du service d'attribution des sillons en institut public
- **Implications de l'accord-cadre:** reprise des prescriptions du droit communautaire dans le droit suisse
- **Questions en suspens:** indépendance du gestionnaire d'infrastructure dans les décisions; établissement de l'horaire; séparation des équipements de service; compétences du Surveillant des prix; compétence en matière de fixation du prix des sillons; découplage des versements liés aux prestations, etc.

3. Questions de détail: libéralisation

- ◆ **Droit communautaire:** obligations d'ouverture du marché dans le trafic marchandises, le trafic voyageurs transfrontalier et le trafic voyageurs national, obligation de principe d'appel d'offres dans le trafic régional
- ◆ **Suisse:** marché ouvert dans le trafic marchandises ferroviaire; possibilité d'appel d'offres dans le trafic régional
- ➔ **Implications de l'accord-cadre:** obligation de libéralisation pour autant que le champ d'application de l'accord sur les transports terrestres soit concerné
- ➔ **Modalités d'application en suspens:** autorisation du cabotage, introduction d'une redevance de service public, délais transitoires de protection des droits d'exclusion actuels, coordination avec le trafic cadencé, intégration à la structure tarifaire du Service direct, etc.

3. Questions de détail: interdiction des aides d'État

- ◆ **Droit communautaire:** de nombreuses dispositions spéciales existent dans l'UE pour les transports publics si bien que le régime général des aides d'État s'est largement réduit, par exemple pour le financement du trafic régional
- ◆ **Suisse:** prescriptions du droit des subventions, mais pas d'interdiction de principe des aides d'État
- ➔ **Implications de l'accord-cadre:** faibles (dans un premier temps); les prescriptions de l'UE sur les aides d'État sont cependant pertinentes dès lors qu'elles concernent le champ d'application de l'accord sur les transports terrestres et qu'elles relèvent du droit des transports; incertitudes liées à la renégociation de l'accord-cadre

4. Prochaines étapes: quatre scénarios pour les transports publics

Statu quo

- 1**
 - Pas d'obligation formelle de reprendre l'évolution du droit européen
 - La Commission européenne comme principale interlocutrice

Accord-cadre

- 2**
 - Champ d'application limité: écartement du trafic national et de la thématique des aides d'État

Accord-cadre +

- 3**
 - Complément par une convention de subvention relative aux TP
 - Complément par d'autres conventions d'accès au marché également dans les TP

EEE

- 4**
 - Obligation globale de reprise de l'acquis communautaire relatif au marché

5. Conclusions

- ◆ **L'intégration de fait** aux structures ferroviaires européennes appelle également une intégration juridique
- ◆ **Stabilité structurelle**: procédures, responsabilités et compétences claires
- ◆ **«Juridification» des rapports Suisse – UE**
- ◆ **Incertitudes quant au contenu**: contours exacts du champ d'application, interprétation des exceptions, futurs accords sur l'accès au marché
- ◆ **Les facteurs de succès** du système suisse de transports publics, à savoir le caractère coopératif, la fourniture unifiée des prestations, la grande disposition au financement des pouvoirs publics, etc., ne sont que marginalement concernés.

Merci!

Plan

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1. Ouverture | Ueli Stückelberger |
| 2. Les relations Suisse – UE et les questions institutionnelles | Roberto Balzaretta |
| 3. Quelles sont les conséquences de l'accord-cadre pour les transports publics? | Peter Füglistaler |
| 4. Pause | |
| 5. L'accord-cadre d'un point de vue juridique: qu'est-ce qui change, qu'est-ce qui demeure pour les TP? | Markus Kern |
| 6. L'accord-cadre vu par les CFF | Luca Arnold |
| 7. Apéritif dînatoire | |
| 8. Visite du Centre Paul Klee | |

Qu'est-ce que l'accord-cadre avec l'Union européenne signifie pour les CFF et les transports publics en Suisse?

Luca Arnold, responsable Régulation et Affaires internationales

Colloque Droit de l'UTP, le 27 juin 2019

BASEL SBB



Sommaire.

1. Fret ferroviaire: politique de transfert

2. Voyageurs
 - 2.1. Situation actuelle
 - 2.2. Répercussions de l'ouverture des marchés du trafic voyageurs international

3. Questions en suspens

4. Synthèse

1. Garantie de la politique de transfert

Prise en compte des particularités de la Suisse dans l'accord institutionnel:

1. Poids total maximal autorisé pour les poids lourds comme au moment de la signature de l'accord sur les transports terrestres (ATT)
2. Interdiction de cabotage routier
3. Interdiction de circuler la nuit et le dimanche
4. Pas d'augmentation des capacités routières
5. Redevance suisse sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

**Les mécanismes de protection clairs
de l'ATT sont sauvegardés.**

2. Ouverture des marchés en trafic voyageurs international ferroviaire

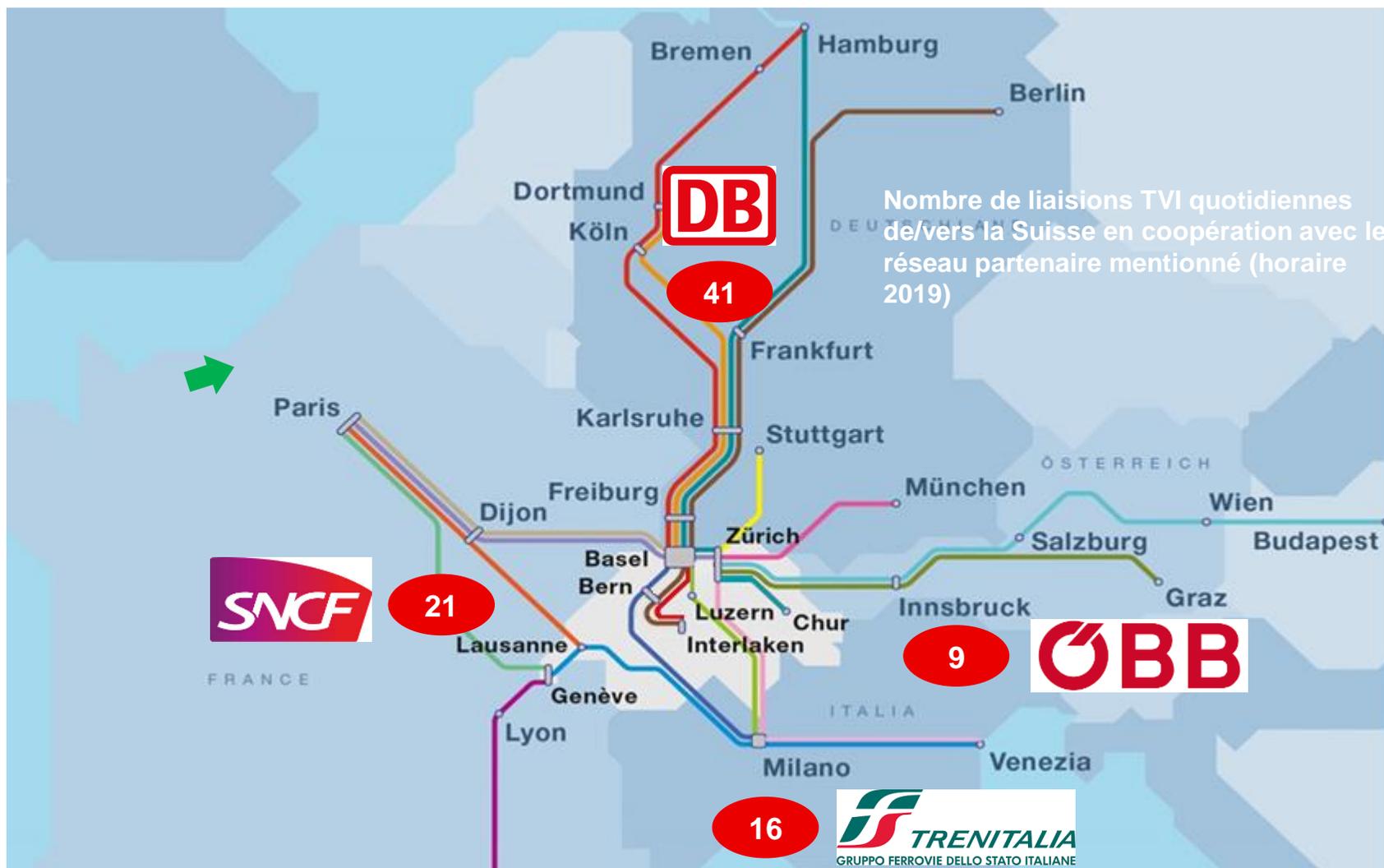
Prise en compte des particularités de la Suisse dans l'accord institutionnel:

«6. *Possibilité* d'obliger des entreprises de transport des voyageurs à participer à l'intégration tarifaire en transport public, c'est-à-dire d'offrir *un seul contrat de transport pour autant que la fixation des tarifs reste de la compétence des entreprises.*

7. *Possibilité* de donner la *priorité* au *trafic voyageurs selon l'horaire cadencé* s'appliquant aux lignes ferroviaires ainsi qu'aux lignes de car postal sur l'ensemble du territoire suisse. Ce critère est appliqué *d'une manière non-discriminatoire* pour l'attribution des sillons ferroviaires aux entreprises *présentant des demandes comparables en termes de fréquence des services.*»

**Préservation incertaine des acquis
des transports publics suisses**

2.1. Situation actuelle: la Suisse est bien raccordée



2.1 La qualité du raccordement repose sur des coopérations

- **Coopération d'égal à égal** avec des partenaires beaucoup plus grands, parce que ceux-ci n'ont pas d'accès au marché sans coopération.
 - Les CFF sont le moteur du **développement de l'offre** pour la Suisse.
 - **Calcul mixte** en Suisse **pour équilibrage** entre lignes attrayantes et lignes ne couvrant pas leurs coûts. Exemple: Zurich–Munich est soutenu par l'axe rhénan, et Genève–Paris par Bâle–Paris.

- **Les trains internationaux**
 - sont intégrés à l'**horaire cadencé** suisse;
 - font partie du **Service direct** suisse.

2.1 Les CFF ont un plan clair avec leurs partenaires de coopération

Aménagement ciblé de l'offre



- Développement ciblé des liaisons vers la France (à partir de 2020), l'Italie et l'Allemagne (à partir de 2021).
- Raccourcissement des temps de parcours vers Munich (- 60 minutes) et Milan (- 30 minutes) à partir de 2021. Grands gains de temps de parcours (- 30 minutes) avec le maillon central de Bâle.
- Priorités: EC Zurich-Munich à partir de 2021, cadence horaire Zurich-Stuttgart à partir de 2020, liaison directe Zurich-Bologne (2022) et Zurich-Gênes (2023).

Nouveau matériel roulant



- Remplacement du parc de véhicules TGV Lyria ancien par des TGV duplex modernes (2N2) avec wi-fi et 30 % de places assises en plus à partir de 12/2019.
- Remplacement du parc de véhicules ICE1 par des ICE4 vers Zurich/Coire à partir de décembre 2019 et vers Berne/Interlaken à partir de juin 2020 avec wi-fi et 20 % de places assises en plus.
- ETR610 vers Munich avec wi-fi et 36 % de places assises en plus à partir de décembre 2020.
- Introduction de nouveaux IC2 sur la ligne Zurich-Stuttgart à partir de décembre 2020.

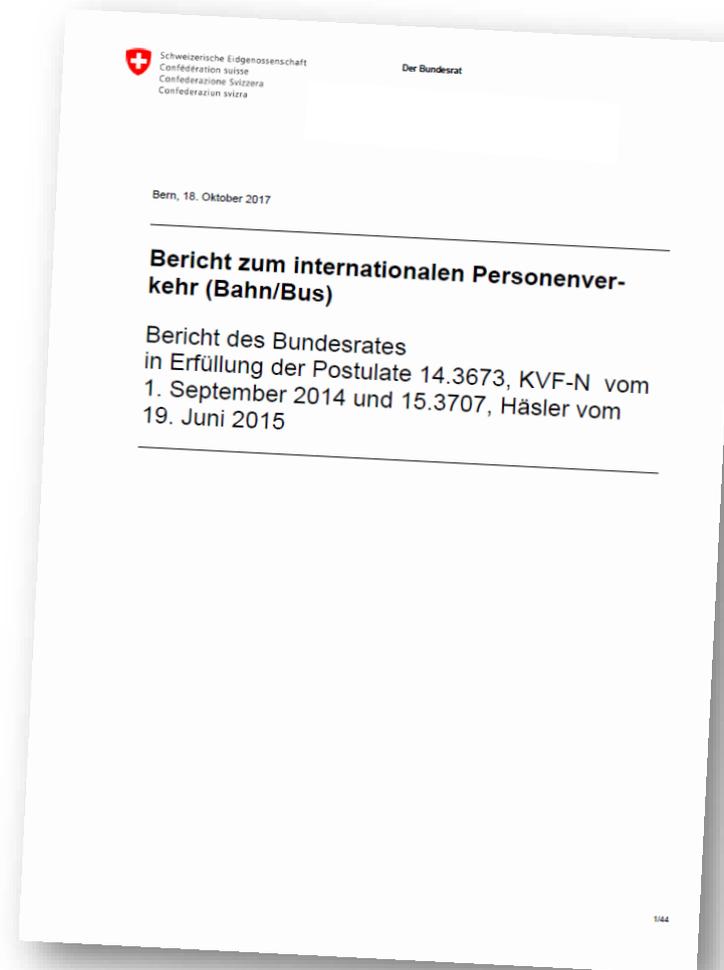
Amélioration des services



- Recherche et réservation simples pour tous les pays voisins, disponibilité de toutes les offres des entreprises partenaires d'ici à la fin 2019.
- Extension des prix dégriffés pour améliorer l'occupation.
- Introduction progressive du wi-fi gratuit en trafic voyageurs international à partir de 2019/20.

2.1 Le Conseil fédéral confirme la qualité du statu quo

- En octobre 2017, le **Conseil fédéral** approuve le **rapport sur le trafic international de voyageurs**.
- **Haute qualité** de l'offre internationale en général, et aussi dans les régions alpines.
- **Coopérations pertinentes et avantageuses** avec les entreprises étrangères pour une bonne intégration de la Suisse.
- **Étudier malgré tout l'ouverture des marchés**.



2.1 Les acteurs politiques sont critiques face à l'ouverture des marchés

- Motion CTT-É. «Modèle des coopérations au lieu de la libéralisation du trafic ferroviaire international de voyageurs» (12.11.2018)
 - «Le Conseil fédéral est chargé de ne pas décider lui-même de la libéralisation éventuelle du marché du trafic ferroviaire international de voyageurs[...]»
 - La CTT-É «craint qu'une telle démarche soit difficilement compatible avec le système suisse des transports publics, en particulier avec l'horaire cadencé, avec l'intégration tarifaire, [...]»
- 4.6.19: La conseillère fédérale Sommaruga au Conseil national: «L'ouverture des marchés [...] représente évidemment une intervention importante. Elle aurait un impact important sur le fonctionnement du système en Suisse.»
- Motion approuvée

2.1 Ouverture des marchés dans l'UE: pas un succès

- Importants **obstacles techniques** et **d'exploitation**
- **Priorité** des chemins de fer sur les **marchés intérieurs**
- Les chemins de fer continuent de miser sur la **coopération**.
- Comme le droit «doit s'appliquer», les réseaux qui coopèrent sont menacés d'amendes importantes en vertu du **droit de la concurrence**. La commissaire européenne aux transports Violeta Bulc a parlé de «**cartels**» lors du symposium de la Deutsche Bahn en 2017.
- **Insécurité du droit**
- Au **contraire** du **modèle/exemple suisse**: les chemins de fer coopèrent pour s'imposer face à une concurrence intermodale accentuée.



2.2 Répercussions de l'ouverture des marchés. Directement au trafic voyageurs international

- **L'impact/la position de négociation** de la Suisse/des CFF est **affaiblie**.
 - Risque de picorage sur les lignes rentables.
 - Les lignes non rentables ne pourraient plus faire l'objet de financements croisés et il faudrait y renoncer.
 - L'argent échappe au système et part à l'étranger.
 - Les chemins de fer souhaitent une offre optimale pour leur pays et ne sont pas intéressés à l'intégration aux transports publics suisses.
 - Les CFF n'ont ni la taille ni les moyens financiers pour faire face de façon crédible aux grandes entreprises ferroviaires étrangères sur leurs marchés nationaux.
- **Détérioration de l'offre pour la clientèle en Suisse**

2.2 L'ouverture des marchés a des effets indirects sur l'ensemble des transports publics en Suisse

- **Tension entre la concurrence et les coopérations**
 - Les partenaires de coopération deviennent des concurrents potentiels.
 - Le droit des cartels et de la concurrence débouche sur de l'insécurité du droit.
- Le système suisse n'est pas prêt à l'ouverture des marchés. Il faut une **transformation radicale des conditions-cadres**:
 - **Davantage de liberté dans l'utilisation des bénéfices et la différenciation des prix**
 - **Acceptation et capacité à affronter les risques** de la part des entreprises et propriétaires
 - **Objectif stratégique de la Confédération**: concurrence au lieu de coopération
 - **Égalité de traitement**, aussi pour les conditions sociales et de travail
- Les éléments tels que le Service direct, un **horaire bien coordonné, des correspondances optimales**, le principe «**un voyage, un billet**» deviennent plus difficiles ou sont remis en question.
- Le **réseau** suisse est exploité jusqu'aux **limites de ses capacités**; des sillons supplémentaires pour le trafic voyageurs international ne seraient possibles qu'au détriment des marchandises et du trafic régional.

3. Questions en suspens

- Les coopérations en trafic voyageurs international restent-elles possibles sans limites?
- Les trafics grandes lignes et régional ont-ils dans tous les cas la priorité sur le trafic voyageurs international?
- Comment évite-t-on les répercussions négatives sur le Service direct?
- Quelles seront les conditions sociales et de travail applicables au personnel?
- Comment fait-on pour que l'ouverture des marchés ne soit pas unilatérale de facto?
- Comment et quand les objectifs de la Confédération pour les CFF seront-ils modifiés?
- Quels sont les coûts pour les pouvoirs publics?

4. Synthèse: l'ouverture des marchés du trafic voyageurs international a des conséquences sur l'ensemble des transports publics de Suisse et sur le transfert de la route au rail

Ouverture des marchés du trafic voyageurs international:
changement de paradigme et questions en suspens

Répercussions négatives sur

Transfert du trafic

- L'ouverture des marchés du trafic voyageurs international débouche sur une augmentation du besoin de sillons.
- Ces sillons manqueront au fret ferroviaire et réduiront ses capacités.



Trafic national

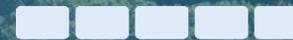
- L'interdiction du cabotage n'est pas valable pour le chemin de fer: avec le trafic voyageurs international, les entreprises étrangères concurrencent également les transports nationaux.
- Comment garantir que le but principal principal est le transport international et non le cabotage? Que se passe-t-il si ce n'est pas le cas? Qu'est-ce que cela signifie pour les liaisons sans correspondance du trafic voyageurs international?
- Comment les acquis suisses sont-ils préservés malgré le changement de système en trafic voyageurs international?



Questions et discussion

Plan

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1. Ouverture | Ueli Stückelberger |
| 2. Les relations Suisse – UE et les questions institutionnelles | Roberto Balzaretto |
| 3. Quelles sont les conséquences de l'accord-cadre pour les transports publics? | Peter Füglistaler |
| 4. Pause | |
| 5. L'accord-cadre d'un point de vue juridique: qu'est-ce qui change, qu'est-ce qui demeure pour les TP? | Markus Kern |
| 6. L'accord-cadre vu par les CFF | Luca Arnold |
| 7. Apéritif dînatoire | |
| 8. Visite du Centre Paul Klee (14h00) | |



**Merci pour votre attention
et bon voyage de retour.**