

Interpellation

2136 Antener, Langnau (PS)

Cosignataire: 0

Déposée le: 29.01.2001

Représentation du canton dans les entreprises de transport concessionnaires

Par lettre du 27 novembre 2000, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a adressé des recommandations aux directions cantonales des transports et aux entreprises de transport concessionnaires, dans le sillage de la révision de la loi sur les chemins de fer et de la première étape de la réforme ferroviaire en vigueur depuis deux ans. Pour faire baisser les coûts et améliorer la qualité des prestations, le DETEC estime ainsi que d'autres accords de coopération ou fusions sont encore nécessaires entre petites et moyennes entreprises de transport. Il relève par ailleurs l'éventualité de conflits d'intérêts dans les cas où le canton est à la fois acheteur des prestations, organe de surveillance et membre du conseil d'administration de l'entreprise soumissionnaire. C'est la raison pour laquelle les représentants de la Confédération siégeant dans les conseils d'administration des entreprises de transport concessionnaires vont se démettre de leurs fonctions. Par ailleurs, la Confédération ne délèguera pas de représentants au sens de l'article 762 CO dans les conseils d'administration des compagnies de chemin de fer. Des représentants de la Confédération ne siégeront plus dans les conseils d'administration – après avoir été élus par l'assemblée générale conformément à l'article 707 CO – que des seules entreprises dans lesquelles la Confédération possède plus d'un tiers des actions. Enfin, la Confédération incite les entreprises de transport concessionnaires à suivre les recommandations concernant la comptabilité.

Dans ce contexte, je prie le Conseil-exécutif de répondre aux questions suivantes :

1. La recommandation du DETEC concernant les accords de coopération et les fusions vaut-elle aussi pour les entreprises du canton de Berne ?
2. Dans les conseils d'administration de quelles entreprises de transport le canton de Berne a-t-il délégué des fonctionnaires ?
3. Le Conseil-exécutif pense-t-il suivre les recommandations du DETEC concernant notamment la représentation dans les conseils d'administration ? Les représentants bernois se retireront-ils ? Quel calendrier prévoit-on ?
4. Dans quelle mesure les recommandations concernant la comptabilité sont-elles déjà appliquées par les entreprises de transport concessionnaires ?

Réponse du Conseil-exécutif

La direction de l'Office des transports publics de la TTE a pris connaissance de la lettre publiée le 27 novembre 2000 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Certaines recommandations du DETEC peuvent être suivies sans réserve ou sont en partie déjà appliquées dans le canton de Berne. Toutefois, les questions ayant trait à la représentation dans les conseils d'administration et à l'application des recommandations concernant la comptabilité méritent une analyse plus approfondie.

Le Conseil-exécutif répond comme suit aux questions posées par l'auteur de l'interpellation :

1. Au cours des dernières années, de nombreuses fusions ont eu lieu dans le canton de Berne. Ainsi peut-on notamment citer les exemples suivants :

BLS Chemin de fer du Lötschberg SA (BLS)

Fusion en 1997 de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon avec le BN (Chemin de fer Berne-Neuchâtel), le GBS (Chemin de fer Gürbetal-Berne-Schwarzenbourg) et le SEZ (Chemin de fer du Simmental).

Transports régionaux du Mittelland SA (RM)

Fusion en 1997 de l'EBT (Chemin de fer Emmental-Berthoud-Thoune), du SMB (Chemin de fer Soleure-Moutier) et des VHB (Vereinigte Huttwil-Bahnen).

Aare Seeland mobil SA (ASM)

Fusion en 1999 du RVO (Chemin de fer régional de Haute-Argovie), du SNB (Chemin de fer Soleure-Niederbipp), du BTA (Chemin de fer Bienne-Täuffelen-Anet) et de l'OAK (Oberaargauische Automobilkurse AG).

Verkehrsbetriebe STI (STI)

Fusion des STI (Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun-Interlaken) avec le SAT (Städtischer Autobus Thun, en 1996), l'ATGH (Autoverkehr Thun-Goldiwil-Heiligenschwendli, en 1996), la TSG (Autoverkehr Thun-Stocken-Gürbetal AG, en 1998) et l'AvH (Autoverkehr AG Heimenschwand, en 1999).

D'autres fusions et accords de coopération sont envisageables et seront encouragés par le Conseil-exécutif dans la mesure où ils permettront d'améliorer le rapport prix/prestations pour le canton de Berne en tant que commanditaire ou l'offre pour la clientèle. Il s'agit toutefois d'éviter que ces concentrations n'entravent la concurrence recherchée entre les entreprises de transport en favorisant la constitution de monopoles régionaux.

Parmi les objectifs d'ordre supérieur, il s'agit de garantir et d'optimiser le système de transports publics dans son ensemble. Les différentes composantes de la chaîne de transport des TP doivent être harmonisées de manière optimale. Cela vaut entre autres pour les horaires. Il s'agit d'encourager les collaborations directes au niveau de l'exploitation, au même titre que les accords de coopération en ce qui concerne l'offre et la gestion des transports. Malgré la situation de libre concurrence existante, il importe de considérer la chaîne de transport comme un tout.

2. Le canton est actuellement représenté par des députés ou certains de ses employés dans les conseils d'administration des entreprises de transport suivantes :

- ASM Aare Seeland mobil SA
- BLS Chemin de fer du Lötschberg SA
- BOB Chemins de fer de l'Oberland bernois
- BRB Chemin de fer du Brienzner Rothorn SA
- CJ Chemin de fer du Jura

- MOB Chemins de fer Montreux-Oberland bernois
- RBS Chemin de fer régional Berne-Soleure
- RM Transports régionaux du Mittelland
- STI Verkehrsbetriebe STI

3. Il ne semble a priori pas approprié que les représentants du canton de Berne se démettent de leurs fonction au sein des conseils d'administration. En effet, seul ou avec d'autres cantons et/ou la Confédération, le canton de Berne est actionnaire majoritaire dans les entreprises de transport énumérées au chiffre 2.

En ce qui concerne sa représentation dans les conseils d'administration, l'enjeu ne se borne pas à la représentation des actions. Il s'agit bien plus de s'assurer la possibilité d'influencer les décisions en fonction des subventions d'investissements accordées. Au cours des 25 dernières années, le canton de Berne a consacré plus de 800 millions de francs aux subventions d'investissements octroyées aux entreprises de transports publics. Au 31 décembre 2000, les entreprises de transport ont comptabilisé dans leurs bilans des prêts remboursables au canton pour un montant total d'environ 220 millions de francs et des prêts remboursables sous condition chiffrés à environ 230 millions de francs. En considération de ces aides à l'investissement considérables, le canton est – grâce à sa représentation dans les conseils d'administration –, plus en mesure d'influencer directement les stratégies des entreprises de transport.

D'autre part, les entreprises de transport disposent en partie de fonds propres substantiels. Le canton a un intérêt légitime à faire valoir un droit de codécision en ce qui concerne l'affectation de ces fonds. De plus, il importe que l'infrastructure – en particulier le réseau ferré –, demeure en main des pouvoirs publics et ne fasse pas l'objet de spéculations. Pour ces raisons, le Conseil-exécutif est d'avis qu'il ne serait pour l'heure pas judicieux de privatiser entièrement ces entreprises de transport en permettant le rachat des actions.

Actuellement, des discussions sont en cours sur l'opportunité de transférer l'immobilier de l'infrastructure du BLS (réseau ferré, gares, etc.) dans une filiale du BLS. Au cas où il serait décidé de séparer l'infrastructure et l'exploitation en vue de les gérer comme des entreprises distinctes et prévu d'appliquer ce principe de manière générale à toutes les compagnies ferroviaires dans le cadre de la deuxième étape de la réforme des chemins de fer, il conviendrait alors de reconsidérer la question d'un retrait des pouvoirs publics de la société d'exploitation et donc d'une séparation des rôles de commanditaire et de propriétaire.

4. Force est de constater que la présentation des comptes n'est pas uniforme et que le recours à différents principes comptables ne facilite pas la comparaison des comptes annuels. Dans le but d'uniformiser les normes comptables, la Confédération souhaite que les compagnies ferroviaires appliquent au plus vite les directives RPC (recommandations relatives à la présentation des comptes).

En se fondant sur les premières expériences faites par quelques entreprises de transport, il est à prévoir que la présentation des comptes selon les directives RPC aura pour effet de rendre nécessaire la constitution de provisions plus importantes. La Confédération est consciente de ce problème et a indiqué qu'il devait être débattu entre les propriétaires et les commanditaires si la constitution de provisions importantes se révélait nécessaire. Une autre possibilité consisterait à introduire des normes comptables uniformes qui seraient conformes au droit fédéral mais mieux adaptées aux particularités des compagnies ferroviaires que les directives RPC.