

Office fédéral des transports

3003 Berne

konsultationen@bav.admin.ch

Paudex, le 21 juillet 2020

**Message concernant la loi fédérale urgente sur le soutien des transports publics
[et le fret ferroviaire]
durant la crise du COVID-19 (modification de quatre lois fédérales)**

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 2 juillet 2020 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti, délai raccourci afin que ce message puisse être présenté au Parlement dès la session d'automne 2020. Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word), et par poste, pour la bonne règle.

1. Objet de la consultation

Nous relevons, comme le Conseil fédéral, que les transports publics (trafic voyageurs) et le fret ferroviaire (trafic marchandises) fournissent des prestations indispensables aux habitants et aux entreprises de notre pays.

Nous relevons également que la demande de prestations de transports publics a subi une baisse allant jusqu'à 80% et que le transport ferroviaire de marchandises a nettement diminué pendant le semi-confinement imposé du fait de la pandémie du COVID-19, avec des pertes de revenus en conséquence.

Nous prenons note de l'adoption de la motion 20.3151 de la CTT-N «Pertes de recettes dans le secteur des transports publics. La Confédération doit trouver des solutions».

En ce sens, nous prenons bonne note que le projet de loi fédérale urgente, soumis à la présente consultation, prévoit des mesures temporaires pour :

- le transport régional de voyageurs (TRV)
 - le trafic local voyageurs
 - le fret ferroviaire
 - le financement de l'infrastructure ferroviaire
- du fait de la crise du COVID-19, pour un montant estimé à 800 millions de francs pour ce qui concerne la contribution fédérale.

2. Remarques générales

Le Centre Patronal soutient depuis des années la comodalité, à savoir le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison, dans le but d'obtenir une utilisation optimale et durable des ressources.

Nous sommes donc favorables à ce que les transports publics et le fret ferroviaire puissent compter sur un soutien analogue, à défaut d'être identique, à celui dont peuvent bénéficier - au titre des mesures pour atténuer les conséquences économiques de la propagation du coronavirus - les entreprises privées actives dans notre pays.

a) Principes à respecter lors de mesures temporaires urgentes

Nous soutenons sans réserve les principes mentionnés en page 9 du rapport explicatif de la présente consultation, à savoir :

- La compétence des différents échelons de l'Etat doit être respectée ; pour les cas où la Confédération est seule compétente, elle décide seule des mesures nécessaires ; lorsqu'il s'agit d'une tâche commune, la responsabilité doit être répartie entre la Confédération et les cantons, ou entre les cantons et les communes, selon les commanditaires.
- Les procédures et déroulements existants sont pris en considération ; les mesures se fondent sur les instruments existants, en les complétant au cas par cas.
- Les mesures doivent être simples et transparentes, afin de ne pas perdre de temps ni de ressources du fait de charges administratives supplémentaires.
- La capacité économique des entreprises doit être prise en compte (contribution de ces dernières à la couverture des surcoûts résultant de la crise du COVID-19).
- Surtout, les dispositions légales ne sont pas modifiées durablement, mais adaptées temporairement au sens d'une mesure transitoire.

b) Indemnités pour la réduction de l'horaire de travail (RHT)

L'instrument des indemnités pour la réduction de l'horaire de travail (RHT) doit être réservé aux entreprises privées, qui encourent un risque économique sans commune mesure avec les risques encourus par les entreprises de transports publics (trafic voyageurs).

Si les entreprises de transports publics, à commencer par CarPostal, devaient obtenir des indemnités RHT - ce qui ne semble pas exclu à la lecture (page 14) du rapport explicatif du projet mis en consultation - le soutien financier à ces entreprises devrait donc être revu de fond en comble, en prévoyant cas échéant un remboursement des montants perçus au titre des mesures temporaires décrites dans le message mentionné en titre.

A tout le moins, si les entreprises de transports publics, à commencer par CarPostal, devaient obtenir des indemnités RHT, toute forme de subventionnement à double des mêmes dépenses (au moyen de mesures temporaires et des indemnités RHT) devrait être rendue impossible par un processus de contrôle rigoureux.

Des « dérives » telles que celles constatées lors du récent scandale de CarPostal ne doivent en aucun cas se reproduire !

c) Pas de nouvelle politique des transports au moyen de mesures temporaires

Conformément aux principes mentionnés au point 2a) et plus particulièrement au dernier de ces principes, il est exclu que le soutien temporaire aux transports publics et au fret ferroviaire du fait de la crise du COVID-19 soit prolongé au-delà de 2021, sous une forme directe ou indirecte, dans le cadre de la législation ordinaire.

En bonne logique formelle, le soutien temporaire aux transports publics et au fret ferroviaire du fait de la crise du COVID-19 ne devrait pas non plus aboutir au « gel » des structures de ces derniers, mais se limiter à permettre aux transports publics et au fret ferroviaire de surmonter la crise actuelle, d'ampleur inédite. A l'évidence, le projet soumis à la présente consultation ne permet pas d'éviter une telle dérive, pratiquement impossible dans le cas des entreprises privées, forcées de s'adapter aux nouvelles conditions de leurs marchés. Nous insistons donc lourdement sur le respect, au sens large du terme, de l'avant-dernier principe mentionné au point 2a), à savoir : La capacité économique des entreprises [de transports publics et de fret ferroviaire] doit être prise en compte. Il s'agit que les entreprises de transports publics s'adaptent à cette crise, en réduisant notamment leurs coûts, au-delà du soutien financier que vont leur accorder, une nouvelle fois, les collectivités publiques.

d) Prise en compte de l'évolution de la demande réelle de prestations de transports publics

Tout comme le Conseil fédéral le relève en page 4 du rapport explicatif de la présente consultation, ainsi que de nombreux acteurs, nous nous attendons à ce que la demande de transports publics ne se normalise que lentement et ne retrouve pas le niveau d'avant la crise COVID-19 avant un certain laps de temps.

Nous doutons par ailleurs que la croissance de plus de 50% du trafic voyageurs sur les transports publics, croissance escomptée dans le scénario de référence des *Perspectives d'évolution du transport 2040* du DETEC, soit encore réaliste, alors que des pandémies telles que celle du COVID-19 devraient se multiplier. En tous les cas, nous insistons sur la publication régulière de données relatives à la demande réelle de prestations de transports publics, ainsi que, si cette demande réelle devait stagner ou ne pas croître conformément au scénario de référence mentionné ci-dessus, sur la nécessité d'adapter en conséquence la planification des infrastructures ferroviaires et de la planification des infrastructures de transports publics d'agglomération.

e) Etude d'impact financier sur le fonds routier FORTA

Nous avons pris connaissance avec beaucoup d'intérêt de l'impact de la crise COVID-19 sur les attributions à affectation obligatoire au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), ainsi que de la volonté du Conseil fédéral de compenser ces manques à gagner en suspendant, pour les années 2020-2021, le remboursement par le FIF des avances/dettes du précédent fonds ferroviaire FTP (pages 8, 18 et 19 du rapport explicatif). Cette manière de faire aurait pour effet de reporter à plus tard le transfert du FIF au FORTA (fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération) d'une part importante (9%, soit quelque 300 millions de francs par an) du produit net de l'impôt sur les huiles minérales de carburant (recettes de la taxe de base sur l'essence et le diesel).

Par conséquent, nous exigeons la réalisation et la publication, d'ici à la session d'automne, d'une étude d'impact financier sur le fonds FORTA. Cette étude devra tenir compte à la fois de l'impact de la crise COVID-19 sur les attributions à affectation obligatoire à ce fonds d'infrastructure routière, ainsi que de la volonté du Conseil fédéral de suspendre, pour les années 2020-2021 (donc pendant deux ans), le remboursement par le FIF des avances/dettes du fonds FTP.

3. Remarques sur le projet soumis à la présente consultation

Nous saluons, en tant que premier pas allant dans la bonne direction, la procédure fixée par le Conseil fédéral en ce qui concerne la couverture du déficit du transport régional de voyageurs, pour un montant correspondant à un gros tiers du coût - pour la Confédération - du projet soumis à la présente consultation, à savoir (page 13 du rapport explicatif) :

- Les entreprises de transports publics attestent leurs déficits dus aux pertes de recettes et aux éventuelles économies de coûts, de manière transparente, dans leurs comptes annuels 2020.
- Ces déficits sont couverts grâce à la dissolution des réserves à affectation obligatoire constituées conformément à l'article 36 LTV et d'autres réserves.
- Les déficits résiduels sont indemnisés par les commanditaires, à savoir la Confédération et les cantons.

a) Transport régional de voyageurs (TRV)

Nous soutenons le principe de la prise en charge, sur une base 50/50, par la Confédération et les cantons, de certains surcoûts et pertes de recettes pour ce secteur du fait de la pandémie du COVID-19, en notant que la contribution fédérale est estimée pour l'heure à 290 millions de francs (page 15 du rapport explicatif).

Cela posé, nous demandons que ce nouveau soutien financier des collectivités publiques soit réduit au profit de prêts, à rembourser par les entreprises bénéficiaires, et/ou au moyen d'une réduction plus importante des coûts de ces dernières.

b) Transport local de voyageurs / soutien unique de la Confédération

Nous rejetons, tout comme le Conseil fédéral, toute forme de soutien financier de la Confédération - hors projets d'infrastructures d'agglomérations - au trafic local (bus), conformément au principe « qui commande, paie », mentionné au point 2a). Le respect de ce principe de gouvernance nous semble d'autant plus essentiel que le taux de couverture d'une entreprise urbaine de transports publics telle que les TL (transports publics lausannois) montait à moins de 38% avant la crise du COVID-19.

Cela posé, si un tel soutien était accordé, il s'agirait que les contributions de la Confédération, des cantons et des communes aux surcoûts et pertes de recettes du transport local de voyageurs, soient comptabilisées de la manière la plus transparente possible, dans le but d'empêcher toute forme de subventionnement à double des mêmes dépenses : un nouveau scandale du genre de celui de CarPostal ne doit pas se reproduire.

c) Transport ferroviaire de marchandises (transport combiné transalpin, chaussée roulante)

Nous soutenons le principe d'un soutien financier au secteur du transport ferroviaire de marchandises, qui a contribué, tout comme le secteur du transport routier de marchandises, à ce qu'au moins une partie de l'économie suisse fonctionne pendant le semi-confinement, ainsi qu'à approvisionner les habitants de notre pays en biens de première nécessité.

Cela posé, nous demandons que ce nouveau soutien financier des collectivités publiques soit réduit au profit de prêts, à rembourser par les entreprises bénéficiaires, et/ou au moyen d'une réduction plus importante des coûts de ces dernières.

d) Financement de l'infrastructure ferroviaire /
Suspension du remboursement des avances du FIF

Nous rejetons la suspension du remboursement des avances du fonds ferroviaire FIF, qui se fait au détriment du fonds routier FORTA, en contradiction avec la politique de comodalité plébiscitée par le peuple et tous les cantons, début 2017.

e) Trafic grandes lignes (CFF)

Nous saluons la décision du Conseil fédéral qui considère que les mesures de soutien ne sont pas destinées au trafic grandes lignes, bénéficiaire pour les CFF.

4. Conclusions politiques

Compte tenu de ses remarques susmentionnées, le Centre Patronal ne peut pas soutenir en l'état la loi fédérale urgente sur le soutien des transports publics [et le fret ferroviaire] durant la crise du COVID-19, car ce projet tend à « geler » les structures existantes, en n'incitant guère les entreprises de transports publics à s'adapter à la crise, comme doivent le faire, à l'inverse, toutes les entreprises privées (en réduisant leurs coûts).

Pour illustrer ces propos, nous nous rangeons volontiers dans la catégorie des gouvernement européens « frugaux » qui ont exigé, non sans succès, dans le cadre des négociations relatives au programme de relance post-COVID de l'UE, que la part des subventions non remboursables financées au titre de ce programme soit réduite au profit de la part des prêts remboursables, impliquant la responsabilité des bénéficiaires.

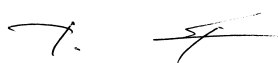
Par ailleurs, nous rejetons, tout comme le Conseil fédéral, toute forme de soutien financier de la Confédération - hors projets d'infrastructures d'agglomérations - au trafic local (bus).

Sur un autre plan, nous rejetons la suspension du remboursement des avances du fonds ferroviaire FIF, au détriment en définitive du fonds routier FORTA.

Enfin, nous exigeons la réalisation et la publication, d'ici la session d'automne (transparence des décisions du Parlement), d'une étude d'impact financier sur le fonds FORTA. Cette étude devra tenir compte à la fois de l'impact de la crise COVID-19 sur les attributions à affectation obligatoire à ce fonds d'infrastructure routière, ainsi que de la volonté du Conseil fédéral de suspendre, pour les années 2020-2021 (donc pendant deux ans), le remboursement par le fonds ferroviaire FIF des avances/dettes du précédent fonds ferroviaire FTP.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon