

Office fédéral des transports
Division Financement
3003 Berne

finanzierung@bav.admin.ch

Paudex, le 18 janvier 2021

Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 07.10.2020 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.

Merci de noter que 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 présente consultation

Nous relevons, comme les auteurs de la présente consultation, que le transport régional de voyageurs (TRV) est une tâche commune de la Confédération et des cantons et qu'il a amené, jusqu'à la pandémie du COVID-19, deux millions et demi de personnes par jour au travail, dans les magasins ou sur leur lieu de loisirs.

Nous relevons par ailleurs que Confédération et cantons définissent, dans le cadre d'une procédure de commande, l'offre TRV pour deux ans et son coût. Ces prestations de transport sont indemnisées sur la base des coûts non couverts planifiés et sont financées, pour une moitié, par la Confédération et, pour l'autre moitié, par les cantons. Depuis 2018, la Confédération planifie les ressources qu'elle alloue à ce secteur au moyen d'un crédit d'engagement quadriennal. En ce sens, le Parlement avait accordé, en juin 2017, un budget de 4'104 millions de francs (4,1 milliards de francs) pour la période 2018-2021.

Pour indemniser les prestations TRV qui seront commandées au cours des périodes d'horaire 2022-2023 et 2024-2025, il est proposé d'allouer un montant de 4'398 millions de francs (4,4 milliards de francs). Ce montant permet de financer les accroissements de prestations de transport planifiées. Cela posé, les conséquences financières de la pandémie de coronavirus pour le TRV sont traitées séparément dans le Message concernant la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19, Message précédé d'une consultation à laquelle nous avons également répondu.

2. Remarques générales sur l'indemnisation des prestations de TRV

a) Une croissance qui subit un coup d'arrêt du fait du COVID-19

Tout comme les auteurs du rapport explicatif relatif à la présente consultation, nous relevons que la demande de TRV a augmenté, jusqu'à la pandémie du coronavirus, d'environ 40% depuis 2008 et, en moyenne, de 3,4% par an, le rail représentant par ailleurs environ 80% du trafic régional.

Compte tenu du récent constat du président de la direction générale des CFF, lors d'interviews fin 2020, dans divers médias de Suisse romande, que le trafic régional a perdu, du fait de la pandémie de COVID-19, 40% de ses clients (avant donc le 2^e semi-confinement de début 2021) et qu'il n'y aura pas de retour à une situation normale avant 2022-2023, nous ne pouvons par contre plus accepter sans autre l'hypothèse selon laquelle la croissance du TRV se poursuivra d'ici à 2040, au point même de doubler dans certaines régions.

En ce sens, nous soulignons que le développement du télétravail semble appelé à durer, même s'il est difficile à prédire, comme l'a relevé le président de la direction générale des CFF lors des interviews précitées.

b) Des coûts non couverts élevés, une efficacité qui stagne

Tout comme les auteurs du rapport explicatif relatif à la présente consultation, nous relevons que, dans la quasi-totalité des cas, les recettes des lignes du TRV ne couvrent pas leurs coûts. Confédération et cantons couvrent donc, pour moitié chacun, 2 milliards de francs chaque année, alloués à l'indemnisation de quelque 1460 lignes de TRV, commandées auprès de 116 entreprises de transport, dans toute la Suisse. Les voyageurs ne financent quant à eux qu'environ la moitié des coûts.

Par ailleurs, selon les propres dires des auteurs du rapport explicatif relatif à la présente consultation, l'indemnité par voyageur-kilomètre (vkm), utilisée comme indicateur de l'efficacité du système est restée plutôt stable depuis 2010, ce qui signifie que le gain d'efficacité du secteur stagne depuis dix ans. Ce constat sans appel ne peut être justifié uniquement, comme le font les auteurs susmentionnés, par « la volonté politique de satisfaire la demande et d'améliorer la part modale des transports publics ». A l'heure de la crise économique induite par la pandémie de COVID-19 et de déficits publics à la fois croissants et durables, un tel discours n'est tout simplement plus acceptable.

c) Un dispositif de contrôle des subventions qui a failli et n'est pas encore corrigé

Tout comme les auteurs du rapport explicatif relatif à la présente consultation, nous relevons enfin que, suite à l'affaire CarPostal, l'Office fédéral des transports (OFT) a revu son dispositif de surveillance visant à vérifier le respect des dispositions légales en matière de subventions. En d'autres termes, le dispositif de contrôle des subventions a failli et il n'a pas encore été corrigé puisque, comme le précise en page 7 le rapport susmentionné : *« (...) l'OFT développe actuellement un nouveau système de contrôle élargi pour le transport régional de voyageurs subventionné. L'objectif est de contrôler de manière plus complète le montant correct et l'emploi des subventions, aussi bien dans les offres des entreprises (comptes planifiés), que dans les comptes annuels. Il est notamment prévu d'analyser de manière plus poussée les écarts entre le budget et les comptes effectifs des entreprises subventionnées, de vérifier la plausibilité des chiffres sur la base d'un étalonnage des performances (benchmark TRV). »*

3. Conclusions politiques

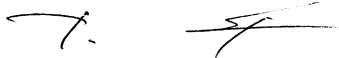
Compte tenu de ses remarques susmentionnées, le Centre Patronal demande le gel du crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional (TRV) pour les années 2022 à 2025, au niveau de la période 2018-2021 (4,1 milliards de francs au lieu des 4,4 milliards de francs demandés au titre du présent projet).

Par ailleurs, nous demandons une actualisation fondamentale des scénarios de développement de la mobilité en Suisse, à l'horizon 2050. En ce sens, il s'agira de tenir compte non seulement de l'impact direct à court, et peut-être à moyen terme, de la pandémie du coronavirus sur la mobilité ; mais également de l'impact indirect, à long terme, de cette pandémie, sous la forme d'un développement durable et significatif du télétravail, qui réduit la mobilité pendulaire, assurée en bonne partie par les transports publics.

Nous soulignons enfin qu'il faut mettre l'accent sur la complémentarité des modes de transport afin de répondre aux besoins de mobilité de la population et de l'économie, ligne politique que nous promouvons depuis des années, aussi bien au niveau fédéral qu'au niveau de la Métropole lémanique Vaud-Genève.

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