

Office fédéral des transports

3003 Berne

konsultationen@bav.admin.ch

Paudex, le 8 août 2019

Réforme du transport régional de voyageurs (modification de la loi sur le transport de voyageurs)

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 17 avril 2019 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. 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, à l'adresse indiquée ci-dessus. Nous précisons que nous joignons à la présente nos réponses au catalogue de questions lié à la consultation.

1. Objet de la consultation

Suite à l'adoption par les Chambres fédérales de la motion 13.3663 «Transport régional de voyageurs. Garantie du financement et harmonisation de la procédure de commande», le Conseil fédéral propose une réforme afin d'offrir plus de sécurité en termes de financement et de planification, ainsi qu'une simplification et une harmonisation de la procédure de commande de transport régional de voyageurs (TRV). Il s'agit tout d'abord de répartir les compétences en matière de commande et de financement de manière optimale entre la Confédération et les cantons. En outre, il s'agit de créer des incitations à l'attention des entreprises de transport pour qu'elles agissent de manière entrepreneuriale et améliorent leur efficacité. En ce sens, le Conseil fédéral met deux variantes en consultation, l'une intitulée «optimisation», l'autre «séparation partielle».

La variante «optimisation» constitue en fait un module de base comprenant divers éléments relatifs à la planification financière, à une meilleure définition des critères de cofinancement des offres de TRV par la Confédération, à l'instauration de conventions d'objectifs et d'un benchmarking (étalonnage des performances) financier et qualitatif à l'échelle nationale, ainsi qu'à la mise en place d'indicateurs dans le but d'améliorer la transparence.

La variante «séparation partielle» constitue un deuxième module et comprend, en sus du module de base, un transfert de compétences aux cantons dans le domaine des bus régionaux, avec des contributions financières fédérales forfaitaires versées aux cantons.

2. Remarques

Comme le souligne en page 6 le rapport explicatif de la consultation, le transport régional de voyageurs (trains et bus) est utilisé chaque jour par 2,5 millions d'individus, même si la voiture demeure et demeurera de loin le principal moyen de transport de personnes, comme l'indiquent les perspectives d'évolution du transport 2040 établies par le DETEC.

Depuis la révision en 1996 de la loi sur les chemins de fer, la Confédération et les cantons commandent conjointement des offres de transport régional (TRV) à des entreprises de transport. Sont exclues du TRV les offres de trafic local (desserte dans les villes) et les offres de transport purement touristique, tandis que le trafic «grandes lignes» (CFF) doit être globalement autofinancé. Cela posé, malgré une forte augmentation du nombre de passagers, l'offre de TRV ne couvre pas ses coûts. Par ailleurs, il existe de grandes différences de taux d'utilisation entre les heures de pointe et les heures creuses, d'une part, et entre les régions urbaines et les régions rurales, d'autre part. De ce fait, les voyageurs ne financent que la moitié des coûts qu'ils génèrent, l'autre moitié étant assumée par la Confédération et les cantons. Enfin, si Confédération et cantons se partagent en moyenne la moitié des coûts non couverts, la part fédérale varie de 27% à 80% selon les cantons.

On soulignera que l'Office fédéral des transports (OFT) vise à juste titre à garantir que le taux de couverture de leurs frais par les usagers du transport régional de voyageurs demeure au moins constant, malgré le développement de l'offre de TRV, étant entendu que les pouvoirs publics dépensent environ 2 milliards de francs par an en faveur de ce dernier. Par conséquent, nous saluons la conclusion intermédiaire des auteurs du rapport explicatif susmentionné, en page 11, selon lesquels les premiers pas ont été effectués (crédit d'engagement quadriennal au niveau de la Confédération), mais qu'il reste des mesures à prendre, notamment sous la forme de conventions d'objectifs avec les entreprises de transport et d'une clarification de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons. Nous relevons par ailleurs, tout comme les auteurs du rapport explicatif susmentionné, que le TRV n'est pas un marché ouvert, mais bien un marché subventionné et réglementé, réglementation qui implique notamment qu'une entreprise de transport ne peut disposer librement - de manière générale - que d'un tiers d'un excédent résultant d'une amélioration de son efficacité, ce qui ne favorise pas cette dernière.

Nous sommes donc convaincus de la nécessité d'une réforme du TRV. Mais nous sommes tout aussi convaincus que le projet soumis à la présente consultation ne permettra pas d'atteindre les objectifs - mentionnés en pages 10 et 11 du rapport explicatif susmentionné - d'une réforme du TRV. En ce sens, la variante «séparation partielle - à savoir le transfert de compétences aux cantons dans le domaine des bus régionaux - ne constitue que le premier pas en direction de la répartition claire des compétences entre la Confédération et les cantons que nous appelons de nos vœux dans le domaine du TRV.

Enfin, après réflexion, nous ne sommes pas favorables à l'instauration d'un benchmarking financier et qualitatif à l'échelle nationale, car la Confédération ne contribue pas au financement de toutes les lignes de transports publics et qu'il s'agit de respecter le principe «qui commande, paie». Par ailleurs, nous craignons que la détermination d'un benchmarking basé sur les indicateurs qualitatifs existants se traduise par une augmentation de la part des coûts non couverts, au détriment des finances publiques (cantonales).

3. Réponses au questionnaire – voir annexe (formulaire OFT)

4. Conclusions politiques

Compte tenu :

- a) de nos remarques sur le projet soumis à consultation;
- b) de nos réponses au catalogue de questions lié à la consultation ;

nous soutenons la variante «séparation partielle» du projet de réforme du TRV et appelons de nos vœux un désenchevêtrement plus ambitieux de la fonction de commanditaire d'offres de TRV, dans le cadre d'un possible projet de «répartition des tâches II» entre la Confédération et les cantons (mentionné en page 16 du rapport explicatif de la présente consultation). Ce dans le double but d'assurer le financement à long terme du transport régional de voyageurs et de mieux coordonner l'offre de transport ainsi que les décisions d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, conformément au texte de la motion 13.3663 adoptée par les Chambres fédérales.

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