

finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 28 juin 2016

**Prise de position de la CTP:**

**Crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations TRV pour les années 2018 à 2021**

Madame la Conseillère fédérale,  
Mesdames, Messieurs,

Le transport régional de voyageurs (TRV) s'inscrit dans un modèle de réussite suisse : plus d'un million de pendulaires utilisent chaque jour les TP pour se rendre au travail – sans compter les jeunes dont la majorité se déplacent en train, bus ou tram pour assister aux cours. Ces dernières années le TRV a été constamment étendu grâce à des prises de décisions largement soutenues sur le plan politique. Dans les agglomérations il remplit une fonction importante pour couvrir les besoins en transport et assurer le transfert modal sur les TP ; dans les zones rurales, en adéquation avec les objectifs fixés en matière d'aménagement du territoire et de politique régionale, il garantit une offre de mobilité de base qui permet d'endiguer l'exode et encourage le tourisme.

Dans l'intérêt de l'économie publique, de l'attrait de la place économique suisse, de la protection de l'environnement – pour désengorger les routes notamment – la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) estime qu'il y a lieu de continuer à développer l'offre en TRV. Le financement nécessaire pour les indispensables aménagements des infrastructures ferroviaires a pu être assuré à long terme grâce à FAIF. Conformément à la Loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) et à l'étape d'aménagement PRODES 2025 les capacités en termes de sillons du rail vont pouvoir être augmentées de manière continue à partir de 2019. Le matériel roulant correspondant a d'ores et déjà été commandé. En parallèle les moyens financiers qu'impliquent les améliorations de l'offre doivent maintenant être mobilisés. Pour atteindre cet objectif le Conseil fédéral propose deux mesures:

1. Remplacer l'actuel instrument de financement (enveloppe financière) par un crédit d'engagement.
2. Investir 3970 MCHF dans l'indemnisation des prestations TRV pour les années 2018 à 2021.

**1. La CTP se félicite de l'introduction de l'instrument Crédit d'engagement.**

Avec ce projet le Conseil fédéral entend transformer l'enveloppe financière en crédit d'engagement. La CTP se félicite que le Conseil fédéral veuille, grâce à un crédit d'engagement, créer plus de sécurité pour le TRV en ce qui concerne l'évolution des indemnités à moyen terme. Ce nouvel instrument renforce le

caractère contraignant, favorise la transparence et, non pour le moindre, facilite pour les cantons la planification de leurs propres contributions financières au TRV.

**La CTP soutient donc la modification correspondante de l'art. 30a de la Loi sur le transport de voyageurs (LTV) proposée par le Conseil fédéral.**

Parallèlement, selon l'art. 2 de l'Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations TRV 2018-2021, les moyens attribués ne sont libérés que jusqu'en 2019. Pour les années 2020 et 2021 le Conseil fédéral ne sera en mesure de libérer ces moyens qu'à un stade ultérieur. Ce qui a pour effet de compromettre immédiatement l'optimisation de la planification visée par l'adaptation de l'art. 30a LTV.

**La CTP exige que la Confédération libère le crédit d'engagement globalement et non par étapes pour 2018/2019, puis ultérieurement pour 2020/2021; il importe d'adapter en conséquence l'art. 2 de l'Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement.**

## **2. La CTP exige des investissements supplémentaires en trafic régional voyageurs**

La CTP se félicite que le Conseil fédéral ait l'intention d'augmenter le crédit d'engagement en faveur du TRV malgré le programme de stabilisation. Mais les moyens envisagés par le Conseil fédéral ne sont pas suffisants pour financer le programme d'aménagement de l'offre initié conjointement par la Confédération et les cantons respectivement pour commander l'offre correspondante.

Afin de se faire une idée représentative des besoins futurs en matière d'indemnisation l'OFT a consulté différents acteurs du TRV et mené une enquête auprès des entreprises de transport. Les résultats de cette enquête ont mis en évidence par rapport à la planification 2017 un besoin de financement supplémentaire cumulé de 882 MCHF Conformément au financement paritaire du TRV ancré dans la loi la Confédération et les cantons doivent supporter ces surcoûts pour moitié chacun, dès lors que ces derniers ne peuvent être compensés par des mesures tarifaires ou une augmentation de l'efficacité.

Tout comme la Confédération la CTP exige des entreprises de transport une contribution pertinente au financement des surcoûts. Cette contribution connaît toutefois des limites. Il n'est pas possible de répercuter une grande partie des coûts sur la clientèle par le biais de mesures tarifaires ; la disparité des prix entre le transport individuel motorisé et les TP ne doit pas continuer à s'accroître. C'est pourquoi la CTP considère incontournable la prise en charge pour un tiers par la Confédération, un tiers par les cantons et un tiers par les entreprises de transport des surcoûts estimés à 882 MCHF pour les 4 années ; ce qui correspond respectivement à 294 MCHF pour chaque partie.

Certes il est réjouissant de constater que la Confédération est disposée à augmenter les moyens mis à disposition pour le TRV, et ce, en dépit du programme de stabilisation. Mais comme cette augmentation est inférieure au montant calculé selon la clé habituelle, les surcoûts seront à la charge des entreprises de transport, de la clientèle et non pour le moindre des cantons – dans la mesure où ces derniers ne veulent ou ne peuvent pas renoncer aux étapes d'aménagement. La CTP demande donc à la Confédéra-

tion d'augmenter le crédit d'engagement pour le faire passer à 4104 MCHF. Il serait ainsi supérieur de 134 MCHF à la proposition figurant dans le projet mis en consultation et la Confédération participerait pour un tiers aux surcoûts estimés du TRV par rapport à la planification 2017.

La Confédération attend des cantons qu'ils s'acquittent de leurs obligations en termes de financement des TP. Les contributions des cantons à l'infrastructure ferroviaire ont par exemple augmenté massivement avec FAIF. Les aménagements envisagés en matière d'infrastructure et d'exploitation ne peuvent être purement et simplement différés – ils font partie de l'offre TP à laquelle la population contribue et qu'elle est en droit d'attendre. Dans ce contexte il est incompréhensible que la Confédération exige des cantons une compensation du renchérissement pour le FIF tout en réduisant son propre apport au FIF et en renonçant à contribuer à l'aménagement de l'offre TP dans les proportions convenues. En ce qui concerne le transport régional de voyageurs la CTP se contente de demander à la Confédération ce que cette dernière attend des cantons : une participation appropriée aux coûts engendrés par l'élargissement de l'offre. La CTP exige donc concrètement que la Confédération augmente sa contribution de manière à la faire passer pour le moins à un tiers des surcoûts estimés. A l'avenir au niveau cantonal il ne sera possible de rallier une majorité pour soutenir les coûts des TP que si la parité est garantie.

Cet engagement supplémentaire de la Confédération permettrait d'assurer également l'approbation des moyens d'exploitation destinés à garantir la capacité de transport nécessaire, la sécurité dictée par la loi et l'introduction d'offres pour les nouvelles infrastructures (protection des investissements). Du point de vue de la CTP il n'est pas acceptable que la Confédération – comme annoncé au chapitre 3.2 du rapport de consultation – subordonne l'approbation de moyens d'exploitation à la promesse de prise en charge par les cantons de la totalité des coûts subséquents en 2018 et 2019. Cela est contraire au principe de base du financement commun et impliquerait l'impossibilité de créer des moyens d'exploitation supplémentaires en 2018 et 2019 ; les budgets serrés ne permettent pas aux cantons de prendre à leur compte la part de la Confédération. Il importe que les moyens d'exploitation indispensables à la garantie de la capacité de transport, à la sécurité dictée par la loi et à l'introduction d'offres pour de nouvelles infrastructures soit garantis également par la Confédération (lors du remplacement de moyens d'exploitation amortis il est possible – si l'on s'accommode de coûts d'entretien plus élevés ou de risques de défaillance – d'examiner un éventuel report du financement des moyens d'exploitation).

**La CTP s'engage pour que toutes les parties investissent de manière renforcée dans le TRV – en dépit d'un contexte difficile en termes de politique financière. En effet, le TRV désengorge la circulation routière et garantit une offre de base en matière de mobilité sur tout le territoire suisse. Par ailleurs il ménage l'environnement, favorise le tourisme et joue un rôle non négligeable en ce qui concerne la forte attractivité de la place économique suisse, motivant investissements et nouvelles implantations d'entreprises. La CTP demande donc à la Confédération de soutenir l'aménagement de l'offre conformément aux directives, d'augmenter le crédit d'engagement de 134 MCHF pour le faire passer à 4104 MCHF et pour cela d'adapter l'art. 1 de l'Arrêté fédéral.**

En vous remerciant de bien vouloir prendre en compte la présente prise de position commune à toutes les directrices et tous les directeurs cantonaux des transports publics, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames et Messieurs, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

**Conférence des directeurs cantonaux  
des transports publics CTP**

Le président



Matthias Michel

La secrétaire générale



Christa Hostettler

Copie à: - tous les membres de la CTP  
- tous les membres de la CDCTP