



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de:

<input checked="" type="checkbox"/>	Cantons
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Associations faîtières de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisations en dehors des transports publics
<input type="checkbox"/>	Organisations des transports publics
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport titulaires d'une concession <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération<input type="checkbox"/> pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération<input type="checkbox"/> non indemnisées en vertu de la LTV
<input type="checkbox"/>	Communautés tarifaires
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur: État de Vaud Conseil d'État Château cantonal 1014 LAUSANNE	

Veillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (.doc ou *.docx) à : christoph.herren@bav.admin.ch.*

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

OUI NON

Remarques:

Le processus de commande actuel a fait ses preuves au niveau de son principe. Tous les partenaires impliqués dans le processus de commande voient de leur point de vue des possibilités d'amélioration. Toutefois, **le Canton de Vaud se positionne sur une évolution et non sur une révolution de la procédure de commande du TRV.**

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

OUI NON

Remarques:

Amélioration de la planifiabilité et de la prévisibilité de l'offre.
Renforcement de la vue d'ensemble de l'infrastructure et des transports.
Fiabilité des financements.

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

OUI NON

Remarques:

Le présent projet est un premier pas. Le projet définitif devra concrétiser les objectifs fixés.

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

OUI NON

Remarques:

Le paysage des transports régionaux doit être guidé par des principes et des prescriptions uniformes au niveau national. Une cantonalisation de la commande du TRV risquerait de prêter cette harmonie et de déséquilibrer son financement en fonction de la capacité financière de chaque canton. Accessoirement, une cantonalisation réduirait l'influence des commanditaires du TRV vis-à-vis des entreprises de transport nationales. **Le TRV doit donc rester une tâche commune entre la Confédération et les cantons. Également, le système d'indexation prévu ne permet pas d'accompagner la croissance de l'offre en faveur d'un report modal.**

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

OUI NON

Remarques:

Les travaux qui ont abouti au présent projet de réforme ont montré les différentes visions que les acteurs ont sur les rôles et les tâches dévolus à la Confédération et aux cantons dans la commande du TRV. Le choix d'une des variantes permettra de dégager une tendance d'opinions, mais n'en réglera pas pleinement les enjeux. La part de l'indemnité prise en charge par la Confédération pour le trafic régional de 50% au sens de l'art 30, al. 1, LTV doit être maintenue.

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

OUI NON

Remarques:

Sur la base de l'art. 31, al. 2, LTV, la Confédération prévoit de financer désormais séparément les projets d'innovation déterminants pour le TRV. Cette nouvelle démarche devrait permettre aux commanditaires d'obtenir une meilleure vue d'ensemble et de mieux coordonner le choix des projets les plus prometteurs. En l'espèce, **le projet de réforme ne fait que confirmer le législateur**. Les prescriptions et les modalités concrètes relatives aux mécanismes du financement de l'innovation sont à définir.

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

OUI NON

Remarques:

À notre avis, l'utilisation libre des excédents au-delà des seuils fixés dans l'art. 36, al. 2, LTV doit être conditionnée à des projets d'innovations ou à des mesures d'améliorations de la production qui profitent, totalement ou partiellement, au secteur du TRV.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?

OUI NON

Remarques:

La pratique actuelle d'adéquation entre l'offre et la demande doit être maintenue.

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

OUI NON

Remarques:

La variante « séparation partielle » pose le problème, car la question de la portée du benchmarking national reste à résoudre. Il est possible de faire une distinction entre les lignes commandées uniquement par les cantons et les communes et celles à la commande desquelles la Confédération participe, de différencier en fonction du volume de l'indemnité ou de recenser des données uniformisées. Si le benchmarking est limité aux lignes pour lesquelles la Confédération participe à la commande, dans la variante « séparation partielle », il n'y aurait pas de benchmarking national pour les lignes de bus, mais plusieurs systèmes de benchmarking cantonaux ou régionaux. Cela semble inopportun et coûteux pour les entreprises de transport opérant dans plusieurs cantons ou régions et les cantons.

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle »?

Variante « optimisation » Variante « séparation partielle » Aucune

Remarques:

Variante « optimisation »

Cette variante est basée sur un système qui a fait ses preuves. Aucune nouvelle interface n'est créée et **l'influence de la Confédération dans le TRV**, par exemple la coordination de la procédure de commande, **reste forte et doit le rester**. Les outils actuels sont adéquats, mais ils doivent être développés, notamment les conventions d'objectifs.

Variante « séparation partielle »

Un des arguments en faveur de cette variante est le transfert des tâches dans des domaines qui concernent principalement leur territoire cantonal, sous-entendu les prestations par bus. Toutefois, l'article 16, al. 1, OCPF précise que les cantons élaborent et priorisent également les projets d'offre du transport régional de voyageurs ferroviaires dans les régions de planification. Dès lors, il y a une incohérence dans l'argumentaire.

Un financement différent entre rail et bus peut générer des incitations inopportunes et contredit une vision du TRV globale et indépendante des modes de transport.

Les entreprises de transport risquent de subir de multiples prescriptions et procédures de commande cantonales pour les lignes de bus, ce qui, contrairement aux intentions originelles, ne rendra pas la procédure plus simple ni efficace.

Cette variante est peu équitable en termes de financement de besoins supplémentaires, notamment, car que les parts rail / route varient fortement d'un canton à l'autre ; il peut en résulter des inégalités de traitement, notamment chez les cantons où les lignes de bus sont majoritaires, voire exclusives. Également, le système d'indexation prévu ne permet pas d'accompagner la croissance de l'offre en faveur d'un report modale.

L'absence de commande de la Confédération en faveur du transport par bus du implique notamment les inconvénients suivants :

- Perte d'homogénéité du paysage du TRV au niveau national ; un système d'étalonnage des performances homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse disparaîtrait pour les lignes de bus ;
- La part actuelle de l'indemnité prise en charge par la Confédération pour le trafic régional de 50% au sens de l'art 30, al. 1, LTV ne s'appliquera que pour la partie ferroviaire ;
- Pas de cautionnement des investissements pour l'acquisition de bus ou de dépôts routiers, ce qui provoquera une hausse des charges d'intérêts et donc une entame précoce d'une partie de la contribution fédérale forfaitisée ;
- Pas de contrôle de la comptabilité des entreprises de transport purement routières, à l'exemple de CarPostal ;
- Suppression à l'échelle nationale de l'influence de la Confédération sur les agissements et les coûts des entreprises de transport purement routières.

Voir également 11 b) et c).

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

OUI NON

Si oui, lesquelles:

Mesures d'amélioration pour mieux coordonner et synchroniser les crédits fédéraux respectifs entre l'aménagement des infrastructures et le TRV.

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle »?

OUI NON

Si oui, lesquelles:

Le Canton de Vaud insiste pour que la délimitation entre trafic local et trafic régional soit maintenue, car elle fait sens sur son territoire. En effet, le financement du trafic local est exclu du financement fédéral, conformément à l'art. 28, al.2, LTV. La contribution forfaitaire doit ainsi financer exclusivement les prestations de transport par bus du secteur du TRV, et non financer celles du trafic local en cas d'excédent de financement du TRV, car ce serait contraire à la législation et à la répartition des compétences des institutionnelles. D'autre part, il y a lieu de trouver des pistes d'amélioration permettant de supprimer les inconvénients de la variante énumérés au point 9.

b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

OUI NON

Remarques:

Conformément à l'article 16, al. 1, OCPF, les cantons élaborent et priorisent actuellement déjà les projets d'offre du transport régional de voyageurs dans les régions de planification visées à l'art. 48d, al. 2, LCdF et ils les harmonisent entre eux. À ce titre, la variante ne modifie en rien la pratique actuelle ou supposée de définition de l'offre, et ne fait que confirmer la volonté du législateur. Les prestations du TRV restent une tâche commune entre la Confédération et les cantons. Il nous paraît incohérent de séparer la commande et le financement, même s'il est forfaitaire, d'autant plus pour des prestations qui représentent près de 1/3 des prestations totales du TRV.

c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

OUI

NON

Remarques:

Une contribution forfaitaire pour le secteur bus, indexée en fonction d'agrégats structurels, par définition à croissance faible, ne permet pas de financer les développements routiers du TRV, notamment dans les cantons où le transport par bus est prépondérant. D'autre part, les développements ou des modifications du mode ferroviaire (inclus le trafic Grandes lignes) induisent, dans une certaine mesure, un calage nécessaire du réseau réticulaire routier aux réseaux supérieurs, donc des prestations supplémentaires contraintes.

L'évolution de la contribution fédérale est peu équitable en termes de financement de besoins supplémentaires, notamment, car que les parts rail / route varient fortement d'un canton à l'autre ; il peut en résulter des inégalités de traitement, notamment chez les cantons où les lignes de bus sont majoritaires, voire exclusives. Également, le système d'indexation prévu ne permet pas d'accompagner la croissance de l'offre en faveur d'un report modale.

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

OUI

NON

Remarques:

En regard du récent audit de la surveillance de la commande du trafic régional de voyageurs par le Contrôle fédéral des finances, et au vu de l'affaire CarPostal, il y a lieu de remettre à plat le rôle de surveillance et de contrôle de la comptabilité des entreprises de transport. Ce point a fait l'objet d'un travail séparé de la part de l'OFT est abouti à son communiqué de presse du 6 mai 2019 (« Emploi correct des subventions dans les TP : l'OFT renforce la surveillance après l'affaire CarPostal »). Il va de soi que la variante « séparation partielle » induit des conséquences qui vont à l'encontre du système de surveillance des subventions dans les transports publics souhaité par l'OFT.

D'autre part, il y aurait lieu de s'interroger sur la possibilité d'utilisation de la réserve art. 36 LTV. En effet, certaines sont d'une grande ampleur par rapport aux indemnités versées annuellement, bien des fois en raison de dissolution de réserve d'amortissement ou de réserves latentes ; ces réserves devraient, à partir d'un montant, par exemple supérieur à 20% des coûts non couverts, être allouées à absorber ponctuellement ou durablement les coûts du TRV (par exemple : utilisation d'une partie de la réserve pour faire baisser les coûts d'investissement et ainsi réduire les coûts subséquents sur la durée de vie de l'investissement). Dans le cas contraire, en cas d'évolution défavorable des finances cantonales ou fédérales, les collectivités publiques se trouveraient dans la situation paradoxale de devoir supprimer des prestations de transport alors que la réserve art. 36 LTV permettrait d'amortir, du moins partiellement, les mesures d'économies budgétaires.