



## CONSEIL D'ETAT

Château cantonal  
1014 LAUSANNE

Office fédéral des transports OFT  
Monsieur Peter Füglistaler, directeur  
3003 Berne

*Envoi par courriel à :*  
*konsultationen@bav.admin.ch*

Lausanne, le 13 janvier 2021

### **Consultation fédérale : crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025**

Monsieur le Directeur,

Le Conseil d'Etat accuse réception de votre courriel du 7 octobre 2020 lui soumettant en consultation le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025.

Tout d'abord, le Conseil d'Etat souhaite rappeler que les participations cantonales selon l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16) sont une variable financière fondamentale pour les fonds que doit apporter chaque canton. Si, sur le plan suisse, une sécurité accrue du TRV est mise en place par la Confédération au moyen du crédit d'engagement, il convient d'apporter également cette même sécurité aux cantons.

Par conséquent, le Conseil d'Etat demande que les participations cantonales selon l'OITRV pour la période 2020-2023 soient prolongées jusqu'en 2025 afin qu'elles couvrent la même période de financement que le crédit d'engagement 2022-2025.

### **Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2022 à 2025**

Le Conseil d'Etat prend acte que les conséquences financières du coronavirus seront traitées séparément, bien que vous renvoyiez à la loi fédérale urgente, qui, elle, ne traite que les années 2020 et 2021. La question du financement des éventuelles répercussions dès 2022 de la pandémie doit impérativement être thématifiée, car le Conseil d'Etat demeure convaincu que les conséquences directes et indirectes du coronavirus sur la demande de transport public ne se limiteront vraisemblablement pas aux seules années 2020 et 2021. Des changements de comportement de la part des usagers sont aussi à escompter et mettront à mal le transfert modal. Ces effets sont encore peu mesurables, mais il est fort probable que les hypothèses de fréquentation et de consommation émises dans les offres TRV 2020/2021 soient revues à la baisse et les offres TRV 2022/2023 ajustées en conséquence. Il en résultera une hausse des besoins d'indemnités et une baisse des taux de couverture des coûts des lignes du TRV, desquelles il apparaîtra difficile d'isoler clairement les effets ponctuels ou structurels de la pandémie.

Ainsi, les critères de reconnaissance du périmètre du TRV et ceux exigés pour obtenir un cofinancement fédéral devront sans nul doute être assouplis, du moins de manière transitoire.

Les moyens planifiés de la Confédération de 4'398 millions de francs sont certes en augmentation par rapport à la période précédente 2018-2021. Toutefois, il est à noter que le montant proposé par le Conseil fédéral ne couvre pas les besoins avant renchérissement évalués par l'OFT à 4'425 millions de francs. Cette réduction ne paraît en aucune manière opportune, pour les raisons ci-après :

- effectivement, les moyens mis à disposition dans le crédit d'engagement TRV pour la période 2018-2021 (4'011 millions de francs) se sont révélés moins importants que prévu (4'104 millions de francs), mais ce crédit a pu compter sur de conséquentes moins-values extraordinaires, à l'exemple des remboursements d'indemnités de la part de CarPostal et du BLS ;
- les moyens d'exploitation subissent des exigences de plus en plus accrues en termes de qualité, d'accessibilité, de connectivité, d'efficacité ou de sécurité. Leur renouvellement, du moins partiel, devient plus fréquent en raison des composants électroniques et leur entretien plus onéreux, ce qui grève fortement les coûts de production ;
- l'OFT souhaite soutenir, par l'intermédiaire d'un budget d'innovation, les projets d'acquisition de véhicules TRV moins consommateurs en énergie fossile. À ce propos, il n'est pas connu quels projets sur la base de quels critères ont pu bénéficier du fonds d'innovation à ce jour, ni si ce fonds, en cas de sous-consommation, peut être réaffecté aux besoins courants ou reporté sur les années suivantes ;
- le sondage effectué par l'OFT est antérieur aux initiatives de « Plan Climat », en cours d'élaboration au sein de diverses collectivités publiques et qui impliquent un développement manifeste de l'offre en transport public afin d'augmenter la part modale des transports publics et réduire durablement la consommation en énergie fossile ;
- le crédit d'engagement est un cadre financier maximal. Or, et on le constate maintenant avec la pandémie de COVID-19, un crédit d'engagement doit pouvoir compter sur une marge de manœuvre pour les imprévus.

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'Etat considère que le crédit d'engagement TRV pour la période 2022-2025 proposé est insuffisant. Il doit être augmenté à minima à hauteur du besoin d'indemnités global évalué par l'OFT pour la période 2022-2025 (renchérissement inclus), à savoir 4'462 millions de francs. D'autre part, il s'oppose à toute réduction budgétaire de la part de la Confédération durant cette période.

Enfin, il est à relever que le Canton de Vaud, comme bien d'autres cantons, soutient le développement du transport public sur son territoire et en connexion avec les régions voisines. Il a démontré sa volonté forte de rattraper un relatif retard en terme de niveau d'offre en libérant les ressources budgétaires nécessaires à cet effet, et compte renforcer encore ses dispositions afin de réduire durablement les émissions de gaz à effet de serre sur son territoire.

En effet, l'établissement d'un plan climat cantonal constitue un objectif du programme de législature 2017-2022 du Conseil d'Etat et repose sur la nécessité pour le canton d'assumer sa responsabilité climatique. L'élaboration de ce plan s'inscrit dans le prolongement de la politique climatique fédérale ; il est donc primordial que la Confédération puisse s'engager à nos côtés en vue de rechercher des solutions de financement pérennes, en adéquation avec les défis de la politique des transports et des enjeux climatiques qui dépassent les simples frontières cantonales.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

**Copies**

- OAE
- DGMR