

CFF Voyageurs · Wylersstrasse 123 · CH-3000 Berne 65

Office fédéral des transports OFT
3003 Berne

Par courrier électronique à:
finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 2 juin 2016

Prise de position des CFF dans le cadre de la procédure de consultation sur la mise en œuvre d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2018 à 2021.

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position sur le crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) au titre de la présente procédure de consultation.

Pour les CFF, la période 2018-2021 sera marquée par d'importants aménagements de l'offre liés à de nouvelles infrastructures, dont la troisième étape de la quatrième extension partielle du RER zurichois, la ligne Delle–Belfort, le Léman Express, le Ferrovial Mendrisio Varese et le tunnel de base du Ceneri. Les CFF mettent tout en œuvre pour garantir une réalisation efficace et dans les délais des différentes étapes d'aménagement.

Nous approuvons le crédit d'engagement et le traitement de questions importantes pour les transports publics.

Nous considérons comme positif le fait que la Confédération reconnaisse l'importance d'un financement durable du transport régional de voyageurs et procède à une hausse adaptée des moyens alloués dans un contexte financier tendu. Pour cette raison, nous soutenons la mise en place d'un crédit d'engagement sur quatre ans et soumettons trois demandes de modification.

Nous constatons en outre que le projet présente les principaux défis actuels et futurs en matière de financement. Nous souhaitons souligner l'importance des points relatifs à la hausse des coûts due à l'accroissement des exigences réglementaires, au financement par les utilisateurs – qui s'inscrit en contradiction avec les prescriptions en matière de surveillance des prix – et au risque que représentent les bus grandes lignes pour la rentabilité du trafic ferroviaire voyageurs. Pour pouvoir garantir les conditions-cadres nécessaires à un financement durable des transports publics, il faut en effet prendre en compte ces facteurs ainsi que la planification financière à long terme des commanditaires au-delà de l'horizon temporel 2018-2021.

CFF SA

Voyageurs
Wylersstrasse 123 · 3000 Berne 65 · Suisse
Téléphone +41 51 285 01 00
jeannine.pilloud@sbb.ch · www.cff.ch

Demande de modifications

1. Hausse du crédit d'engagement

- À l'heure actuelle, en matière de prestations de mobilité, la connectivité fait partie des exigences de nos clients, et donc de nos obligations. Notre objectif est de garantir une bonne réception à nos clients non seulement dans les trains grandes lignes et dans les gares, mais également en trafic régional.

Nous regrettons la volonté de la Confédération de n'assurer le financement des répéteurs 3G/4G qu'au plus tôt à partir de 2020. En effet, en trafic régional, les CFF ne peuvent offrir de manière générale que ce que la Confédération et les cantons commandent et paient. En coopération avec les opérateurs de radiotéléphonie mobile, nous finançons toutefois dès 2016 l'équipement des premiers trains régionaux. Nous attendons de la part de la Confédération qu'elle mette à disposition, conformément à ce qui était initialement prévu, CHF 8 millions par an dès 2018, soit une hausse du crédit d'engagement de l'ordre de CHF 32 millions.

- Dans son communiqué de presse du 14 avril 2016, la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) a demandé une hausse de CHF 134 millions du crédit d'engagement, ce qui porterait son montant total à CHF 4104 millions.

Avant que le projet ne soit soumis au Parlement, il convient de s'assurer que les cantons peuvent assumer leur responsabilité financière. Nous partons du principe que ces derniers ont adapté en conséquence leur planification financière et soutenons donc dans ce cas la demande des cantons.

Nous demandons une hausse du crédit d'engagement de l'ordre de CHF 166 millions, pour un montant total de 4136 millions, afin d'assurer le financement des répéteurs 3G/4G à partir de 2018 et – dans la mesure où la prise en charge financière s'effectue au niveau cantonal – conformément à la demande émise par les cantons.

Un aperçu des contributions des cantons doit être ajouté au projet avant qu'il ne soit transmis au Parlement.

2. Libération du crédit global

La réserve émise par le Conseil fédéral quant à la validation du crédit pour les années 2020-2021 est en contradiction avec l'objectif prioritaire que représente la sécurité de la planification sur quatre ans. Pour cette raison, nous demandons la libération du crédit global ainsi que la modification suivante de l'arrêté fédéral:

Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2018 à 2021

Art. 1

Un crédit d'engagement de 4136 millions de francs est alloué et libéré pour les années 2018 à 2021 afin d'indemniser les coûts non couverts des prestations de transport régional de voyageurs commandées.

~~Art. 2~~

~~¹ Sur ce crédit d'engagement, il est libéré 1923 millions de francs pour la période d'horaire 2018-2019.~~

~~² Le Conseil fédéral a jusqu'à la fin février 2019 pour décider de la répartition du solde du crédit.~~

3. Pour une affectation transparente des ressources de la Confédération

D'après la loi sur le transport de voyageurs, le Conseil fédéral doit fixer les parts de la Confédération et des différents cantons. Pour pouvoir soumettre les offres TRV, les entreprises doivent être informées de manière anticipée du montant des moyens financiers alloués à chaque canton. Nous demandons pour cette raison que la loi sur le transport de voyageurs soit modifiée comme suit:

Loi sur le transport de voyageurs

Art. 30

² Le Conseil fédéral fixe au moins tous les quatre ans les parts respectives de la Confédération et de chacun des cantons dans l'indemnisation et en informe les entreprises douze mois avant le début de la première année. Il consulte les cantons au préalable et tient compte de leurs conditions structurelles.

Indépendamment de cette modification, il est nécessaire que le montant de la part allouée aux cantons pour la période 2018-2021 soit communiqué d'ici à fin septembre 2016 afin de permettre l'élaboration des offres 2018-2019.

Optimisation du système actuel parallèlement au projet

Pour finir, nous souhaiterions évoquer deux aspects qui contribuent de manière significative à la réalisation des objectifs prioritaires du projet (à savoir le renforcement de la sécurité de la planification et la garantie du financement à moyen terme) sans nécessiter de modification du projet.

Les commanditaires et les entreprises doivent prendre en compte l'évolution très hétérogène de l'offre et donc de l'indemnisation sur les différents espaces de marché, par exemple en

échelonnant l'offre ou en mettant en place des mesures tarifaires régionales au niveau des communautés. Les réductions indifférenciées et linéaires des indemnisations ou la mise en place de mesures tarifaires nationales ne tenant pas compte des évolutions propres à chaque région doivent être évitées.

Les efforts communs entrepris par la branche et les commanditaires doivent être renforcés afin de lisser la demande et d'augmenter le taux d'utilisation. Pour cette raison, nous demandons que

les problèmes de financement régionaux ne soient pas résolus à l'aide de réductions indifférenciées et linéaires du montant des indemnisations ou de mesures tarifaires nationales.

Les CFF communiquent de manière transparente sur les coûts d'investissement et les coûts ultérieurs d'exploitation des réaménagements de l'offre dans le cadre de leur planification financière pluriannuelle et des approbations de l'OITRV confirmées par les commanditaires. Les postes de dépenses importants, comme les projets d'infrastructure et l'acquisition de matériel roulant, sont déterminés depuis longtemps et en cours de réalisation. Les moyens financiers nécessaires doivent être validés par les commanditaires et pris en compte dans la planification financière.

Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)

Art. 19

¹ *Les coûts subséquents des investissements peuvent être intégrés dans les comptes provisionnels d'une offre si les commanditaires ont donné leur accord avant que l'investissement soit effectué. La Confédération et les cantons présentent les coûts d'investissement et les coûts ultérieurs d'exploitation liés aux aménagements de l'offre, et garantissent leur indemnisation à l'avenir.*

Nous vous remercions d'avance de prendre note et de tenir compte de nos remarques et de nos propositions. Pour toute question, Mischa Nugent (mischa.nugent@sbb.ch) ainsi que les signataires se tiennent volontiers à votre disposition.

Meilleures salutations

Jeannine Pilloud
Responsable Voyageurs
Membre de la Direction du groupe

Anna Barbara Remund
Responsable Trafic régional

Copie (par e-mail) à:

- Véronique Gigon, secrétaire générale suppléante du DETEC, veronique.gigon@gs-
uvek.admin.ch
- Serge Gaillard, directeur de l'AFF, serge.gaillard@efv.admin.ch