



3003 Berne OFT; dmm POST CH AG

Envoi par courrier électronique

Aux entreprises de transport indemnisées selon la
LTV (ET)

Aux services cantonaux des transports publics

Aux communautés tarifaires

Référence : BAV-313.51-10

Événement administratif :

Votre référence :

Ittigen, le 29 juin 2023

Procédure de commande du transport régional de voyageurs (TRV) 2024 – informations complémentaires sur les conditions-cadres financières de la Confédération (état juin 2023) Fonds fédéraux pour le TRV 2024–2027 ; quotes-parts cantonales 2023-2027

Mesdames, Messieurs,

Par courrier du 27 mars 2023, nous vous avons informés de la procédure de commande 2024, de la situation difficile des finances fédérales et des conditions financières les plus récentes du TRV qui en résultent. Entre-temps, nous avons reçu les premières offres des entreprises de transport (ET). Par le présent courrier, nous vous informons de la situation actuelle, des conséquences et des mesures qui en découlent ainsi que de la suite des opérations.

En vertu de l'art. 14, al. 2, de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OI-TRV ; RS 745.16), nous vous informons par la présente des fonds fédéraux affectés à l'indemnisation du TRV pour les années 2024–2027.

1. Budget et planification financière de la Confédération

Le 28 juin 2023, le Conseil fédéral a approuvé les chiffres relatifs au budget 2024 assorti d'un plan intégré des tâches et des finances (PITF) 2025–2027. Le 29 novembre 2021, l'Assemblée fédérale a alloué un crédit d'engagement d'une somme de 4352,2 millions de francs en vue de l'indemnisation des prestations de TRV pour les années 2022 à 2025¹. Compte tenu du renchérissement, il en résulte les montants planifiés suivants :

Année de crédit 2022	1159,5 millions de francs
Budget 2023	(y c. le supplément de 97 millions de francs) 1171,3 millions de francs (+ 1 % par rapport à 2022 supplé-

Office fédéral des transports OFT
Marie Degrange-Touzain de Martignac
3003 Berne
Siège : Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tél. +41 58 462 53 14
Marie.deMartignac@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>

¹ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2021/3006/fr>



Plan financier 2024	ment compris, et y c. le supplément de 87 millions de francs) 1079,5 millions de francs (- 7,8 %, - 0,4 % sans le supplément 2023)
Plan financier 2025	1102,2 millions de francs (+ 2,1 %)
Plan financier 2026	1118,7 millions de francs (+ 1,5 %)
Plan financier 2027	1141,1 millions de francs (+ 2,0 %)

2. Besoin d'indemnités pour 2024 sur la base des premières offres

Entre-temps, nous avons reçu les premières offres de toutes les ET pour l'année d'horaire 2024. Les offres font état de coûts non couverts d'un montant total de 2459 millions de francs. Compte tenu des suroffres dans l'ordre de grandeur usuel et des moyens déjà engagés pour l'encouragement de l'innovation, il en résulte une part fédérale probable de 1236 millions de francs, soit une différence de 132 millions de francs par rapport au crédit 2024. Au lieu de la réduction attendue des coûts non couverts, il en résulte même une augmentation pour 2024. Les indemnités demandées pour 2024 sont supérieures d'un peu plus de 4 % au niveau de 2023.

Les explications données dans le courrier du 27 mars 2023 restent en principe valables, mais sont partiellement précisées ci-après.

3. Conséquences / mesures

- **Offres**

Les offres de prestations 2024 proposées conformément aux premières offres sont globalement loin d'être finançables. Elles doivent être revues (art. 18, al. 1, OITRV).

Nous nous attendons à ce que les ET ayant un bilan annuel 2022 positif ou une réserve spéciale positive selon l'art. 36 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) soient prêtes à assumer des risques et à calculer les offres au plus juste lors de la révision des offres. Nous comparerons alors l'évolution des indemnités par v-km par rapport à la situation de 2021 (sans effets COVID-19) avec les offres 2024 et nous nous réservons le droit de renvoyer les offres à l'automne pour les retravailler. Nous attendons des ET dont le besoin d'indemnisation augmente qu'elles mettent en œuvre des mesures de réduction des indemnités. Les optimisations des prestations doivent être coordonnées avec la procédure d'établissement de l'horaire et soumises à temps aux commanditaires. Si, après discussion des offres avec les commanditaires, les indemnisations dépassent les objectifs de réduction de la Confédération, l'entreprise et les cantons doivent se concerter et décider qui assume le risque financier au cas où la Confédération ne pourrait pas participer entièrement à l'indemnisation en décembre 2023.

Nous attendons de la branche (ET, UTP, ASP, communautés tarifaires) qu'elle fasse preuve de retenue dans la mise en œuvre de projets et d'investissements ayant des conséquences financières.

- **Prévisions de recettes**

L'ASP et les communautés tarifaires doivent actualiser les prévisions de recettes d'ici à août 2023. Lors de l'actualisation des prévisions, il faut impérativement tenir compte des expériences faites avec les prévisions précédentes. À l'exception des années COVID-19 2020 et 2021, les prévisions centrales de l'ASP étaient inférieures de 1 à 5 % aux recettes effectives. Elles ont donc été trop conservatrices par le passé, ce qui doit être corrigé pour les prévisions futures, dans l'intérêt de toutes les parties concernées.

Lors de l'établissement de l'offre, il faut tenir compte du fait que l'outil de prévision de l'ASP ne couvre pas tous les types de titres de transport, notamment les recettes provenant des FVP. Celles-ci doivent être prévues en plus.

- **Offres de prestations (extension)**

En l'état actuel, la Confédération ne dispose pas de fonds pour des **aménagements de l'offre**, c'est-à-dire pour des augmentations de l'offre de l'horaire. Pour simplifier la procédure, les aménagements de l'offre commandés peuvent être comptés dans les offres remaniées. Pour chaque ligne pour laquelle un aménagement de l'offre est demandé, il convient de présenter un justificatif à part avec les aménagements de l'offre pris en compte ainsi que les coûts et recettes supplémentaires qu'elles génèrent. Par souci de simplicité, les augmentations de capacités requises par la demande et mises en œuvre par l'utilisation de matériel roulant plus grand ou de doubles tractions ne sont pas concernées par cette mesure. Si, à la fin de l'année, les moyens à disposition ne sont toujours pas suffisants, les aménagements de l'offre doivent être financés par les cantons sur la base de l'art. 28, al. 4, LTV, et ce indépendamment de l'épuisement des quotes-parts cantonales.

En 2024, l'OFT ne reconnaîtra de **nouvelles lignes** qu'en cas d'adaptation du concept. L'OFT n'entre pas en matière sur les demandes de reconnaissance TRV de nouvelles lignes. Cela vaut également pour les demandes déjà déposées, il n'y aura pas de réponse séparée. Une réévaluation sera effectuée pour 2025.

L'OFT soutient explicitement la mise en œuvre d'**optimisations de l'offre** visant à réduire les indemnités (par ex. l'introduction d'horaires de vacances).

- **Offres complémentaires**

Pour les **offres complémentaires**, telles que les organisations de sécurité ou les offres de restauration, l'OFT devra se limiter au financement d'une offre de base nationale. Les commandes supplémentaires qui dépassent le niveau national doivent être financées par les cantons concernés, conformément à l'art. 28, al. 4, LTV. Ces offres de prestations doivent être spécialement mentionnées dans les offres ; en cas d'ambiguïté, il convient de rechercher préalablement le dialogue avec les commanditaires.

- **Rentabilité minimale**

L'OFT appliquera strictement la directive sur la rentabilité minimale en 2024. Par rapport à notre lettre du 27 mars 2023, les précisions suivantes sont apportées :

La Confédération ne participera pas à la commande de lignes pour lesquelles une réserve a été inscrite dans les conventions d'offre 2022 ou 2023 pour le cofinancement à partir de 2024, et qui ne remplissent pas non plus les conditions de rentabilité minimale en 2024.

Les offres de prestations pour lesquelles une réserve a été inscrite dans les conventions d'offre 2022 ou 2023 pour le cofinancement à partir de 2025, et qui ne remplissent pas non plus les conditions de rentabilité minimale en 2024, ne seront cofinancées que si des moyens suffisants sont disponibles. Dans le cas où, en décembre 2023, après la présentation des offres définitives ainsi que du crédit définitif pour le TRV, il subsisterait une différence entre le crédit et les indemnités demandées, la Confédération ne participerait pas à la commande de ces prestations dès 2024, au sens d'une priorisation de l'emploi des fonds fédéraux.

- **Suroffres (art. 7 OITRV)**

Les suroffres pour lesquelles une réserve a été inscrite dans les conventions d'offre 2022 ou 2023 pour le cofinancement à partir de 2024 et qui ne remplissent pas non plus en 2024 les conditions de

l'art. 7 OITRV concernant l'étendue de l'offre commandée seront examinées et, le cas échéant, réduites.

Les suroffres pour lesquelles une réserve a été inscrite dans les conventions d'offre 2022 ou 2023 pour le cofinancement à partir de 2025, et qui ne remplissent pas non plus en 2024 les conditions de l'art. 7 OITRV concernant l'étendue de l'offre commandée, ne seront entièrement cofinancées que si des moyens suffisants sont disponibles. Au cas où, en décembre 2023, après la présentation des offres définitives ainsi que du crédit TRV définitif, il subsisterait une différence entre le crédit et les indemnités demandées, ces offres seront examinées au sens d'une priorisation de l'emploi des fonds fédéraux conformément à la pratique actuelle de l'OFT et, le cas échéant, réduites dès 2024.

- **Régularisations au jour près des communautés tarifaires**

Dans notre courrier du 27 mars 2023, nous avons informé du changement de méthode décidé par la branche pour la délimitation des ventes NOVA d'articles de communauté tarifaire. Il ne nous a pas été possible de connaître l'ampleur des conséquences de ce changement de méthode pour le TRV commandé. Vu l'écart important entre offres et moyens disponibles et la nécessité de prioriser les ressources, nous ne sommes pas en mesure de financer ces répercussions uniques et sans effet sur les liquidités dans le cadre des offres 2024. En raison des bons comptes annuels 2022 et 2023 qui s'annoncent pour la plupart, nous attendons des ET qu'elles supportent elles-mêmes les répercussions uniques.

Nous proposons à cet effet de représenter les conséquences du changement de méthode sur la base d'estimations dès la clôture 2023. À la rigueur, des provisions peuvent également être constituées. Il appartient aux ET de décider si les régularisations doivent déjà être adaptées dans les comptes annuels 2023, si des provisions doivent être constituées ou si les effets doivent être supportés dans le cadre des comptes annuels 2024.

Les offres de prestations 2024 doivent en tout cas être proposées sans les effets du changement de méthode de régularisation des recettes dans les communautés tarifaires.

4. Quotes-parts cantonales

2023

Comme nous l'avons déjà annoncé dans le courrier de l'OFT du 30 juin 2022, nous ne procéderons pas à des augmentations durables des quotes-parts cantonales en 2023. Avec le supplément au budget 2023 d'un montant de 87 millions de francs décidé par le Parlement, la Confédération peut participer financièrement et intégralement à toutes les offres commandées conjointement. Nous vous ferons parvenir directement les allocations correspondantes après la conclusion de toutes les conventions d'offre 2023.

2024

Les quotes-parts cantonales sont réduites de 2 % dans la mesure du programme d'économies de la Confédération. Il reste une marge de manœuvre minimale pour les augmenter au cas par cas dans la mesure des besoins des différents cantons. Il n'est pas obligatoire de déposer des demandes d'augmentations individuelles des quotes-parts cantonales.

à partir de 2025

Les quotes-parts cantonales sont à nouveau augmentées de manière générale de 0,5 % par an.

5. Processus / suite de la procédure

Les offres remaniées 2024 avec les adaptations susmentionnées doivent **impérativement** être remises aux commanditaires **avant fin septembre 2023**. Afin d'obtenir rapidement une vue d'ensemble de l'état des besoins financiers, nous ne pourrons accorder aucune prolongation de délai.

L'objectif commun doit être que les offres de prestations proposées soient finançables pour les commanditaires et qu'il ne soit pas nécessaire d'établir d'autres versions d'offres.

Conformément à l'arrêté fédéral du 29 novembre 2021 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 fédéral soumet aux deux commissions (CTT-N et CTT-E) ainsi qu'aux cantons un bilan en l'état de l'utilisation des crédits d'engagement 2022–2025. Dans le cadre de ce rapport, nous prévoyons d'attirer l'attention sur la situation financière difficile du TRV provoquée par les réductions de crédit.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Office fédéral des transports

Dr. Peter Füglistaler
Directeur

Dr. Arnold Berndt
Chef de division p.i.

Annexe :

- Quotes-parts cantonales 2023-2027, état juin 2023

Copie à :

- CTP / CDCTP, Maison des cantons, Speichergasse 6, 3000 Berne 7 - mirjam.buetler@koev.ch / markus.sieber@koev.ch
- UTP, Dählhölzliweg 12, 3000 Berne 6 - ueli.stueckelberger@voev.ch
- Alliance SwissPass, 3000 Berne 6 - helmut.eichhorn@allianceswisspass.ch
- AFF DF II, Bundesgasse 3, 3003 Berne - sandra.daguet@efv.admin.ch, samuel.wiese@efv.admin.ch
- CDF, Monbijoustrasse 45, 3003 Berne - nicolas.marty@efk.admin.ch

Interne par pointeur :

- FÜ, bea, IN, PK, pv(tous), mz, sn, voj