



3003 Berne OFT; dmm POST CH AG

Par courriel

Aux entreprises de transport indemnisées en vertu
de la LTV

Aux services cantonaux des transports publics

Aux communautés tarifaires

Référence : BAV-313.11-6/7

Événement administratif :

Votre référence :

Ittigen, le 27 mars 2023

Procédure de commande en transport régional de voyageurs 2024 – informations complémentaires sur les conditions-cadre financières de la Confédération

Mesdames, Messieurs,

Par courrier du 30 novembre 2022, nous vous avons informés de la procédure de commande 2024 ainsi que des conditions-cadre financières. Dans l'intervalle, celles-ci ont sensiblement changé, raison pour laquelle nous vous communiquons dans le présent courrier la situation actuelle et les conséquences qui en résultent.

1. Conditions-cadre financières actuelles

Année de crédit 2022	1159,5 millions de francs (y c. supplément de 97 millions)
Budget 2023	1171,3 millions de francs (+ 1 % par rapport à 2022) (y c. supplément demandé de 87 millions)
Plan financier 2024	1079,5 millions de francs (- 7,8 %)
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 %)

Il en résulte les changements ci-après par rapport à l'état communiqué au 30 novembre 2022 :

2023 : Les offres définitives étant nettement supérieures aux estimations de l'automne 2022, l'OFT a demandé pour 2023 un supplément de 87 millions de francs au lieu des 50 millions annoncés en automne. Sur la base des discussions menées jusqu'à présent avec l'Administration fédérale des

Office fédéral des transports OFT
Marie Degrange-Touzin 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/>



finances, nous partons du principe que ce supplément pourra être alloué et que la Confédération pourra à nouveau participer financièrement et intégralement à toutes les offres reconnues en 2023. Le Parlement prendra la décision finale sur ce crédit supplémentaire en juin. L'OFT établira les conventions d'offre 2023 en transport régional de voyageurs (TRV) dans les prochaines semaines, sous réserve de l'approbation dudit crédit supplémentaire par le Parlement.

2024 : le 15 février 2023, le Conseil fédéral a décidé de faire des économies de 2 %¹. Les économies sont réalisées sur les dépenses faiblement liées, ce qui concerne également le TRV. Le montant du crédit initialement prévu de 1101,6 millions de francs est ainsi ramené à 1079,5 millions de francs, ce qui correspond à une réduction de 7,8 % par rapport au crédit 2023 (supplément compris). Les fonds fédéraux disponibles baissent donc de 91,8 millions de francs par rapport à 2023. Pour que la Confédération puisse continuer à participer financièrement à l'intégralité des offres reconnues en 2024, les coûts non couverts dans les offres 2024 doivent être réduits en conséquence par rapport à 2023 ; en d'autres termes, compte tenu de la part des cantons, **il faut réduire les coûts non couverts de 184 millions de francs par rapport à 2023.**

2. Conséquences / mesures

Le Conseil fédéral demande que tous les domaines participent à l'assainissement des finances. En ce qui concerne le TRV, l'OFT est conscient que les objectifs budgétaires adaptés s'inscrivent dans un contexte de hausse des coûts. Il n'appartient toutefois pas aux seuls commanditaires de supporter les effets du renchérissement, étant donné qu'ils ont déjà soutenu le secteur pendant la pandémie. Aujourd'hui, tous les acteurs doivent contribuer à financer durablement les prestations actuelles et doivent faire des efforts en ce sens.

Il s'agit de fixer des priorités. La Confédération considère qu'il faut en premier lieu financer l'offre existante qui remplit les conditions de l'OFT.

- Rentabilité minimale / offres excédentaires

En 2024, l'OFT appliquera la directive sur la **rentabilité minimale** de manière stricte, c'est-à-dire que la Confédération ne participera plus à la commande des lignes qui ont été intégrées aux conventions d'offre 2022 et 2023 avec une réserve quant au cofinancement à partir de 2024 et qui ne rempliront pas les conditions de rentabilité minimale en 2024.

Les lignes qui ont fait l'objet d'une réserve dans les conventions d'offres 2022 et 2023 quant au cofinancement de l'offre entière (« **offre excédentaire** ») à partir de 2024 et qui ne rempliront pas les critères en 2024 seront examinées conjointement avec les cantons dans l'optique d'une réduction au pro rata.

- Offre

La Confédération ne dispose pas de moyens pour financer des **extensions de l'offre**. En 2024, les cantons devront financer seuls les aménagements qui ne peuvent pas être reportés ; ces aménagements devront donc figurer au titre des options dans les offres 2024. En 2024, l'OFT reconnaîtra de nouvelles lignes que dans le cadre d'adaptations de projets.

Les lignes faisant état d'un **taux d'utilisation** fortement inférieur à la moyenne doivent obligatoirement être examinées en vue d'optimisations. Le taux d'utilisation moyen est de 16 % dans l'ensemble du TRV, de 8 % pour les lignes de bus.

De manière générale, la demande et les recettes ont retrouvé leur niveau d'avant la pandémie. Là où ce n'est pas le cas et où les offres font état de recettes plus faibles, nous attendons impérativement

¹ [La Confédération clôt sur un déficit de 4,3 milliards en 2022 \(admin.ch\)](#)

des propositions concrètes pour adapter l'offre. Pour la Confédération, il est exclu de verser des indemnités plus élevées qu'avant la pandémie.

- Investissements

Les investissements dans des moyens d'exploitation doivent être examinés quant à leur nécessité absolue ; si possible, ils doivent être étalés dans le temps de manière à réduire les surcoûts à un minimum en 2024.

- Recettes

Il y a lieu de mettre en œuvre des **mesures tarifaires (MesTa)** en 2024 aussi bien au niveau national qu'au sein des communautés tarifaires régionales. Nous attendons que les MesTa, associées aux recettes accrues dues à la hausse de la demande ainsi qu'aux économies réalisées par les entreprises de transport (ET), soient dimensionnées de sorte qu'elles conduisent à la réduction nécessaire des coûts non couverts. Il y a lieu de présenter les bases de calcul de manière transparente dans les offres.

Pour les communautés tarifaires dont le niveau des recettes selon le nouveau modèle « Compensation du niveau de prix communautaire » (courrier de l'OFT du 16 novembre 2022) est inférieur au **niveau minimal de recettes** de 80 %, nous attendons impérativement des MesTa supérieures à la moyenne en 2024. L'alternative serait de verser des indemnités en TRV dès 2024 au lieu de 2027, comme prévu actuellement.

Depuis 2022, les **régularisations des ventes NOVA** en service direct sont calculées au jour près. Ce changement a entraîné des régularisations plus élevées en 2022 et donc des recettes plus faibles dans les offres. Il n'y aura plus de manques à gagner en 2024.

Un changement analogue est prévu pour 2024 dans les communautés tarifaires régionales. La réduction exceptionnelle de recettes résultant du changement de méthode peut être imputée dans les offres. En revanche, pour les entreprises de transport qui n'ont jusqu'à présent pas effectué de régularisations, la première constitution de régularisations ne peut être ni imputée ni financée par les commanditaires. Nous recommandons aux entreprises concernées de procéder à ces régularisations pour la fin 2023 dans les comptes annuels 2023. Ainsi, elles pourront également imputer les effets du changement de méthode dans les offres 2024.

Lors du calcul des recettes liées aux **facilités de voyage du personnel (FVP)**, il faut tenir compte du fait que les adaptations de prix mises en œuvre en 2022 pour les collaborateurs actifs déploient désormais tous leurs effets. En 2024, des adaptations de prix seront en outre mises en œuvre pour les proches et les retraités, ce qui entraînera exclusivement une hausse des recettes et non des coûts comme pour les collaborateurs. Les recettes FVP doivent donc être augmentées en conséquence par rapport à 2022.

Pour les offres commandées par des tiers (par ex. courses pour écoliers, tronçons de lignes sans fonction de desserte ou courses faisant partie du transport local etc.), il faut s'assurer que les coûts complets sont facturés aux tiers (voir directive OFT (guidance) Commande en TRV²) et que les subventions croisées au détriment du TRV commandé en commun sont exclues.

² [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/richtlinien/guidance/bestellung-rpv.pdf.download.pdf/Directive%20OFT%20\(guidance\)%20sur%20la%20commande%20en%20TRV.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/richtlinien/guidance/bestellung-rpv.pdf.download.pdf/Directive%20OFT%20(guidance)%20sur%20la%20commande%20en%20TRV.pdf)

- Coûts

Les coûts figurant dans les offres doivent être calculés au plus juste. Nous attendons des ET qui disposent encore de réserves spéciales conformément à l'art. 36 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)³ qu'elles procèdent à un **calcul particulièrement serré**.

Il y a lieu de réaliser toutes les économies de coûts possibles (par ex. marketing, coûts de l'ASP ventilés selon V512, etc.).

Au début de 2023, les **prix du carburant** ont à nouveau sensiblement baissé par rapport au maximum atteint en été 2022. Nous estimons que les offres 2024 peuvent se baser sur une baisse continue des prix du carburant, de sorte qu'il en résulte en principe une baisse des coûts par rapport aux offres 2023, ou du moins qu'il n'en découle pas de coûts supplémentaires.

L'OFT plafonnera en 2024 les moyens disponibles pour l'encouragement de l'innovation à hauteur de ceux déjà engagés et le poste de coordination pour les bus électriques ne pourra être financé qu'à partir de 2025 avec des fonds provenant du crédit TRV.

3. Processus / suite des opérations

Le cofinancement de la Confédération se fonde sur les quotes-parts cantonales telles que communiquées par l'OFT par courrier du 30 juin 2022.

Afin de pouvoir procéder le plus rapidement possible à une estimation de la somme des coûts non couverts pour 2024, toutes les offres doivent **impérativement être remises avant la fin avril 2023**.

D'ici à l'été, l'OFT donnera aux cantons et aux ET des informations sur la situation des coûts non couverts en fonction des premières offres, afin que celles-ci puissent être adaptées si nécessaire en accord avec les cantons.

Les deuxièmes offres devront être remises aux commanditaires avant la fin septembre 2023. Si, malgré les mesures d'économie et les augmentations de tarifs, les coûts non couverts devaient dépasser les moyens financiers disponibles de la Confédération et des cantons, l'OFT déciderait éventuellement, après concertation avec les cantons, une réduction générale des indemnités.

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

Office fédéral des transports

Peter Füglistaler
Directeur

Pierre André Meyrat
Directeur suppléant

Copie par courriel 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 FD II, Bundesgasse 3, 3003 Berne - sandra.daguuet@efv.admin.ch

³ RS 745.1

- CDF, Monbijoustrasse 45, 3003 Berne - robert.scheidegger@efk.admin.ch

Interne par pointeur à :

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