



3003 Berne

OFT; dmm

POST CH AG

Envoi par courriel

Aux entreprises de transport (ET) indemnisées au
titre de la LTV

Aux services cantonaux des transports publics

Référence : BAV-041.4-2/11/1/26

Événement administratif :

Votre référence :

Ittigen, le 02 juillet 2021

Crise du COVID-19 : informations sur le soutien du transport régional de voyageurs en 2021 / modification de la marche à suivre par rapport au courrier du 15 mars 2021

Mesdames, Messieurs,

Dès le début de la crise du COVID-19, nous vous avons régulièrement informés du soutien financier apporté aux transports publics et en particulier au transport régional de voyageurs (TRV) co-commandé par la Confédération ; notre dernier courrier d'information date du 15 mars 2021.

1. Contexte

Dans notre courrier du 15 mars 2021, nous avons commenté en détail le soutien financier planifié pour l'année 2021. Il était prévu de réviser les conventions d'offre déjà signées ; les adaptations auraient dû être limitées en principe aux positions touchées par la crise du COVID-19. Il était aussi prévu de recalculer les recettes effectives après bouclage de l'exercice 2021.

Dans l'intervalle, la situation a évolué dans une direction que nous ne pouvions pas prévoir, ce qui nous a poussés à revoir de fond en comble la procédure relative au soutien financier du TRV en 2021. Nous sommes parvenus à la conclusion qu'au lieu de réviser les offres et de recalculer les recettes, il est plus opportun de couvrir les déficits de manière similaire à l'année 2020 et que cette démarche présente des avantages pour tous. Ci-après, nous commentons les motifs de ce changement de système, les conditions-cadre et la marche à suivre concrète. Les informations ci-dessous concernent également les ET qui ne disposent pas encore d'une convention 2021 signée.



Suppression de la réduction l'impôt préalable sur les contributions de soutien COVID-19

Début juin, l'OFT a reçu les explications importantes ci-après de l'Administration fédérale des contributions (AFC) :

Conformément à l'Info TVA 10 concernant le secteur Entreprises de transports publics et de transports touristiques¹ (MBI 10), ch. 3.2, dans lesdits transports, les subventions et les autres contributions des pouvoirs publics sont considérées comme des contributions d'exploitation qui entraînent en principe une réduction de la déduction de l'impôt préalable. En règle générale, pour procéder à la réduction de l'impôt préalable induite par l'obtention de contributions d'exploitation, les entreprises de transports publics (ET) appliquent le taux forfaitaire fixé par l'AFC en collaboration avec l'OFT et l'Union des transports publics (UTP). Depuis 2020, ce taux forfaitaire s'élève à 3,4 %.

S'agissant de la réduction de l'impôt préalable liée aux contributions COVID-19, l'AFC a publié le 7 mai 2021 pour la première fois une pratique applicable (Info TVA 05 Subventions et dons ; MI 05). Ainsi, selon le nouveau ch. 1.3.4 de la MI 05 :

Les contributions COVID-19 des pouvoirs publics sont considérées comme des mouvements de fonds selon l'art. 18, al. 2, let. a, de la loi du 12 juin 2009 sur la TVA (LTVA). En raison de la situation exceptionnelle, les assujettis ne doivent pas procéder à une réduction de la déduction de l'impôt préalable lorsqu'ils perçoivent de telles contributions (art. 33, al. 1, LTVA).

Sont considérés comme des contributions COVID-19 les paiements, les avantages en matière de taux d'intérêts sur les prêts, les renoncations au remboursement de prêts ou les remises de dettes qui reposent, du point de vue légal (loi, ordonnance, règlement, décision, acte législatif, etc.), sur des mesures COVID-19 et qui ont été accordés depuis le 1^{er} mars 2020.

Les contributions COVID-19 doivent être déclarées dans le décompte TVA sous le chiffre 910 et non sous le chiffre 200. Si des réductions de la déduction de l'impôt préalable ont déjà été effectuées suite à la perception de contributions COVID-19, celles-ci peuvent être annulées au moyen d'un décompte rectificatif ou d'une concordance annuelle (art. 72 LTVA).

Effet sur les aides COVID-19 en transport de voyageurs

Les aides financières versées dans les domaines du transport régional de voyageurs (TRV), du transport local, du transport touristique et du chargement des automobiles sont fondées sur les modifications de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)². Conformément à la pratique publiée le 7 mai 2021 dans la MI 05, ch. 1.3.4, il s'agit de contributions COVID-19 non soumises à la réduction de l'impôt préalable. Les bénéficiaires ne doivent procéder ni à une réduction forfaitaire ni à une réduction effective de l'impôt préalable.

Les contributions cantonales et communales sont traitées comme des contributions fédérales. Les explications de la MI 05, ch. 1.3.4, sur les contributions COVID-19 sont valables pour toutes les contributions des pouvoirs publics, quel qu'en soit l'échelon.

Le changement de pratique concernant la réduction de l'impôt préalable pour les mesures de soutien financier liées au COVID-19, dont nous n'avons pas connaissance à l'avance, nécessite des ajustements tant pour la couverture de déficit 2020 que pour les mesures de soutien 2021. Les ET qui nous ont présenté une demande de couverture du déficit 2020 ont déjà été informées séparément des conséquences. Pour l'année 2021, cette décision signifie que les offres 2021, qui viennent d'être révisées, devraient encore une fois être remaniées, cela parce qu'une réduction de l'impôt préalable ne

¹ Vous trouverez les bases légales citées et les publications mentionnées sous <https://www.estv.admin.ch/estv/fr/home.html> → Taxe sur la valeur ajoutée → Informations spécialisées TVA → Publications → Publications basées sur le web

² RS 745.1

doit pas être effectuée sur les indemnités supplémentaires liées à la crise du COVID-19, contrairement aux indemnités qui doivent être versées de toute façon.

Message sur le soutien financier des transports publics en 2021

À la mi-juin 2021, le Parlement, à une nette majorité, a chargé le Conseil fédéral de lui soumettre un message sur le soutien financier des transports publics en 2021. L'accent est mis sur la poursuite du soutien du transport local, des offres touristiques et, cette fois-ci, du transport grandes lignes. Des solutions existent déjà pour le TRV et le chargement des automobiles. La révision de la LTV offre toutefois la possibilité d'adapter la disposition concernant le TRV, soit concrètement d'étendre l'applicabilité de l'art. 28, al. 1^{bis}, à l'année 2021.

2. Couverture du déficit 2021

Au lieu de réviser les offres et conventions d'offre existantes pour l'année 2021, les commanditaires versent les indemnités conformément aux conventions d'offre 2020/2021 déjà conclues l'année dernière. Ces indemnités seront complétées par la couverture des éventuels déficits survenus lors de l'exercice 2021 à partir des comptes effectifs qui seront disponibles en 2022. Les offres 2021 révisées deviennent ainsi caduques. Nous savons quel travail cela implique pour les ET et nous vous remercions des efforts accomplis.

S'agissant du passage à une couverture *a posteriori* des déficits 2021, nous voyons les avantages et inconvénients suivants :

- Renonciation à une nouvelle révision des offres 2021
Comme indiqué plus haut, il faudrait réadapter les offres 2021 en raison du changement relatif à l'impôt préalable et répartir les indemnités entre les effets qui sont dus au COVID-19 et ceux qui ne le sont pas. Le passage au principe de la couverture du déficit permet d'économiser ce travail.
- Concentration des ressources sur la procédure de commande 2022
Comme il n'est plus nécessaire de traiter les offres révisées, les ET et les commanditaires peuvent se concentrer sur la procédure de commande 2022 et 2023.
- Pas de discussions sur l'évolution des recettes en 2021
Étant donné que les indemnités 2021 seront versées sur la base des conventions d'offre déjà conclues et que les déficits seront couverts sur la base des recettes effectives 2021, il n'y aura pas de discussions ni de négociations entre les ET et les commanditaires à propos des recettes à prévoir dans les offres 2021.
- Suppression du calcul rétrospectif des recettes 2021
Du fait de la couverture du déficit, il n'est plus nécessaire de calculer séparément les recettes *a posteriori*, et les valeurs seuils indiquées dans notre courrier du 15 mars 2021 n'ont plus lieu d'être.
- Reflet fidèle des prestations fournies
Certaines prestations telles que les transports de nuit en particulier n'ont pas été fournies en 2021 comme prévu dans les offres. La couverture du déficit assure que les coûts effectivement encourus seront indemnisés.
- Procédure identique en 2020 et en 2021, de même que dans les secteurs du TRV et du transport local
Le Parlement s'attend à ce que les déficits du transport local soient également couverts en 2021 ; avec une couverture de déficit également pour le TRV, la procédure est uniforme. Elle a par ailleurs déjà été appliquée pour l'exercice 2020 et a fait ses preuves.

- Prise en compte simple des facteurs particuliers, faible risque pour les ET
Comme pour l'exercice 2020, des facteurs spéciaux qui ont une influence déterminante sur le résultat 2021, mais qui ne sont pas pris en compte dans la couverture du déficit, peuvent être clarifiés à l'avance avec les ET concernées.
- Utilisation des réserves simple et prescrite par la loi
Contrairement à la révision des offres, l'utilisation et la prise en compte de réserves spéciales conformément à l'art. 36 LTV qui subsistent encore sont régies par une base légale claire.
- Base identique pour les conventions d'offre
Toutes les offres et conventions d'offre se fondent sur les mêmes bases, à savoir l'état pré-COVID-19. Une marche à suivre uniforme est ainsi fixée pour la définition des contributions cantonales au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ; celles-ci sont fonction des voyageurs-km et des trains-km en TRV commandé.
- Report des versements supplémentaires
Les versements supplémentaires de couverture des déficits n'auront en principe pas lieu avant 2022.

3. Conditions-cadre

En décembre 2020, le Parlement a approuvé un crédit à hauteur de 290 millions de francs pour le TRV en 2020 et en 2021. Vu les demandes de couverture de déficit que nous avons reçues, nous nous attendons à un besoin de 90 millions de francs pour 2020. Pour 2021, la Confédération dispose ainsi encore d'environ 200 millions de francs.

Montant de la couverture du déficit

Nous partons du principe que les moyens financiers dont la Confédération dispose devraient être suffisants. Comme en 2020, lors de la détermination de la couverture du déficit, nous ne tiendrons pas compte des facteurs spéciaux qui ont un effet important sur le résultat de l'exercice et qui ne sont pas liés au COVID-19. Nous rappelons toutefois que nous attendons des ET qu'elles réalisent les économies possibles, en particulier les ET confrontées à des surcoûts dus à des raisons autres que la crise du COVID-19. Si, contre toute attente, les fonds fédéraux ne devaient pas être suffisants, nous nous réservons le droit de prendre en compte l'évolution des coûts et les économies réalisées. Il n'est pas prévu d'augmenter le crédit.

Dans les demandes de couverture du déficit, il faut prendre en compte les réserves conformément à l'art. 36 LTV qui subsistent encore, et ce, proportionnellement à la perte.

Couverture du déficit : lignes avec résultats positifs

Certaines demandes de couverture du déficit du TRV en 2020 portent sur des lignes dont les résultats sont négatifs, d'autres sur des lignes dont les résultats sont positifs. Après discussion, l'OFT et la Conférence des délégués cantonaux des transports publics (CDCTP) ont convenu d'une méthode commune. En principe, les résultats positifs de lignes sont saisis en tant qu'« indemnités négatives » (même procédure que lors de la procédure de commande ordinaire).

Pour certaines ET, cette démarche pourrait avoir pour conséquence que certains cantons ne devraient pas verser de couverture du déficit, mais au contraire qu'ils deviennent « créanciers » de l'ET concernée. Dans le contexte de la couverture du déficit, les cantons en question renoncent à cette créance, ce qui aboutirait pour l'ET à une indemnité supplémentaire plus élevée que le déficit effectif. Ce type de « bénéfiques » doit être reporté sur les autres lignes ou attribué à la réserve conformément à l'art. 36 LTV.

4. Marche à suivre

L'OFT finalisera le message demandé par le Parlement au cours des prochaines semaines. Une brève consultation est prévue durant l'été 2021. Les délibérations parlementaires devraient avoir lieu au cours de la session d'hiver et la loi devrait être adoptée avant la fin de 2021.

Si le changement de système en TRV devait ne pas trouver l'appui de la majorité au cours de la consultation, il faudrait envisager de renoncer à adapter la LTV et appliquer malgré tout la procédure conformément à notre courrier du 15 mars 2021.

Cependant, nous partons actuellement du principe que la proposition de couverture du déficit 2021 sera majoritairement approuvée. C'est pourquoi nous ne traiterons plus les offres 2021 qui nous sont parvenues. Les versements résiduels pour 2021 seront basés sur les conventions d'offre déjà conclues.

En ce qui concerne la marche à suivre relative aux demandes de couverture du déficit, nous renvoyons aux instructions du 16 décembre 2020 pour les comptes annuels 2020 : [Office fédéral des transports OFT Examen des comptes annuels \(art. 37 LTV\) \(admin.ch\)](#). Nous mettrons ces instructions à jour au cours de l'hiver 2021. La procédure se déroulera en principe de manière similaire, la seule adaptation déterminante sera la suppression de la réduction de l'impôt préalable sur la couverture du déficit (conformément au schéma de calcul, p. 7 des instructions). Les demandes de couverture du déficit seront à nouveau examinées dans le cadre des comptes annuels, mais elles peuvent déjà être présentées avant l'assemblée générale. Comme en 2020, nous prions les ET de remettre aux commanditaires avant la fin mars 2022 une estimation du besoin de fonds en vue de la couverture du déficit 2021. Par contre, une déclaration en décembre telle que prévue dans le courrier du 15 mars 2021 n'est plus nécessaire.

Le passage à la couverture du déficit entraîne un retard dans le versement des indemnités supplémentaires, puisque ceux-ci n'auront en principe pas lieu avant 2022.

Dans les cas où la convention d'offre pour l'année 2021 n'a pas été encore signée, celle-ci sera établie sur la base d'une offre 2021 sans effets COVID comme tel est le cas au niveau national.

Dans des cas exceptionnels, moyennant l'accord de l'OFT, il reste possible d'adapter les offres et les conventions d'offre 2021 à des effets non liés au COVID-19.

Nous espérons avoir exposé de manière suffisante et compréhensible nos motifs de ce changement de système à court terme et vous remercions de votre compréhension ainsi que de votre soutien.

5. Marche à suivre pour 2022

Il n'y a pas de changement dans la procédure pour les offres 2022. La mise à jour des valeurs des différents outils de prévision de l'Alliance SwissPass (ASP) est actuellement prévue pour la fin août 2021.

Sur la base de commentaires reçus, nous tenons à préciser ici que l'outil de prévision ASP pour les titres forfaitaires ne comprend pas tous les titres forfaitaires, mais uniquement les abonnements généraux, les abonnements demi-tarif et les cartes journalières. Les autres titres forfaitaires tels que le Swiss Travel System ou les ordres de marche ne sont pas inclus et doivent être planifiés séparément. Les prévisions pour ces titres forfaitaires peuvent être effectuées au moyen des facteurs de croissance "Produit total du trafic voyageurs".

Par ailleurs, dans le cadre des offres révisées qui seront soumises à l'automne, il est demandé aux entreprises de bien spécifier les hypothèses ainsi que le montant global, pour les lignes TRV, que représente l'effet Covid-19 au niveau des pertes de recettes en 2022. Ces informations seront en effet nécessaires aux commanditaires pour justifier des hausses de crédit en lien avec la crise COVID-19.

Veillez 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, Bundesgasse 3, 3003 Berne - frank.schley@efv.admin.ch

Interne par pointeur à :

- Fü, MEP, PK, pv(tous), mz, sn, km, rev, fc