

## Annexe Soutien COVID-19 en transport de voyageurs 2021

---

### 1. Principes pour tous les secteurs

#### Qui est bénéficiaire potentiel de l'aide et peut soumettre une demande ?

Selon l'art. 2 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)<sup>1</sup>, les entreprises peuvent obtenir des indemnités et des aides financières selon les art. 28 à 31c de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)<sup>2</sup> si elles transportent des personnes [...] sur la base d'une concession conformément à l'art. 6 LTV, d'une autorisation conformément à l'art. 8 LTV ou d'une convention internationale. Cette exigence s'applique également aux nouvelles dispositions de la LTV suite à la crise du COVID-19 (art. 28, al. 1<sup>bis</sup>, art. 28, al. 2<sup>bis</sup>, art. 28a, art. 28b LTV).

En vertu de l'art. 28, al. 1<sup>bis</sup> (pour le TRV) et 2<sup>bis</sup> (pour le transport local), LTV, l'indemnité est basée sur les comptes de résultats par ligne (CRL) de l'entreprise. Dans le cas des services touristiques, il n'est pas nécessaire de disposer de CRL détaillés.

Les demandes de soutien financier peuvent donc être soumises par les entreprises concessionnaires qui déclarent les pertes liées au COVID-19 dans leurs CRL. Si le risque sur les recettes est supporté par des tiers, notamment par les commanditaires, la nécessité de soutenir financièrement les concessionnaires n'est pas donnée.

#### À qui les demandes doivent-elles être adressées ?

*Demandes de couverture du déficit en TRV* : destinataires habituels des offres.

Les demandes doivent être présentées dans le cadre des offres 2023 (c.-à-d. d'ici au 30 avril 2022), simultanément à l'OFT et aux services cantonaux des transports publics.

*Transport local, transport touristique* : services compétents des cantons.

Pour les lignes du trafic local ainsi que pour les offres de transport touristique, les demandes sont à adresser aux cantons. Les cantons examinent les demandes et les transmettent ensuite à l'OFT avec une confirmation du soutien financier des cantons (adresse OFT : [personenverkehr@bav.admin.ch](mailto:personenverkehr@bav.admin.ch))

#### Sous quelle forme les demandes doivent-elles être présentées et que doivent-elles contenir ?

Les documents à présenter sont énumérés dans la liste de contrôle COVID-19 (CRL, confirmations et explications requises). Les demandes doivent être soumises à l'OFT sous forme électronique (par l'ET pour le TRV, par les cantons pour le transport local et les offres touristiques).

Les demandes de l'ET doivent être soumises avec une **signature légalement valable** dans tous les cas.

#### Procédure et échéancier

L'OFT doit évaluer d'ici à début juillet 2022 au plus tard si les fonds alloués par la Confédération suffisent à honorer toutes les demandes d'aides COVID-19. Vu l'expérience faite lors du traitement des demandes en 2020 et afin de simplifier le processus, l'OFT renonce aux demandes préalables.

Les ET dressent les demandes définitives sur la base des projets de comptes annuels vérifiés par leur

---

<sup>1</sup> RS 745.16

<sup>2</sup> RS 745.1

organe de révision et, si possible, approuvés par leur conseil d'administration.

Délai	TRV	Transport local	Offres touristiques
<b>Fin avril 2022</b>	En même temps que l'offre 2023, les ET communiquent à l'OFT et aux cantons les demandes de couverture de déficit 2021 (demandes définitives basées sur les projets de comptes annuels vérifiés par l'organe de révision et, si possible, approuvés par le conseil d'administration). <i>Remarque: les ET qui ne bouclent pas leurs comptes le 31 décembre fournissent une estimation du déficit à couvrir et indiquent quand les comptes annuels sont vérifiés par l'organe de révision et approuvés par le conseil d'administration.</i>	L'ET communique aux cantons le besoin estimé de soutien. <b><u>Si possible, les demandes définitives peuvent déjà être soumises.</u></b>	
<b>Fin mai 2022</b>	Examen des demandes par l'OFT et les cantons (exhaustivité, plausibilité)	Récapitulation par les cantons des besoins de soutien signalés pour le transport local et les offres touristiques puis communication à l'OFT. Les cantons font savoir à l'OFT s'ils disposent de ressources financières suffisantes et qui finance 2/3 des déficits en transport local.	
<b>Jusqu'à fin juin 2022</b>	Dans les 30 jours suivant l'assemblée générale, les ET soumettent à l'OFT et aux cantons les documents relatifs aux comptes annuels. <a href="mailto:subventionspruefung@bav.admin.ch">subventionspruefung@bav.admin.ch</a> Les ET indiquent s'il y a des écarts par rapport aux demandes présentées fin avril.	Les ET déposent leurs demandes de soutien financier auprès des cantons (si ce n'est pas déjà fait).	
<b>Début juillet</b>	L'OFT consolide le besoin total de couverture de déficit 2021 en TRV	L'OFT consolide le besoin total de soutien financier 2021 en transport local et pour les offres touristiques.	
<b>Jusqu'à fin août</b>	-	Les cantons soumettent les demandes vérifiées à l'OFT.	
<b>Jusqu'à la mi-octobre 2022</b>	-	Examen des demandes par l'OFT.	
<b>Automne 2022</b>	Conclusion des conventions de couverture des déficits 2021 et versement des contributions de soutien.	Conclusion des conventions de couverture des déficits 2021 et versement des contributions de soutien.	

### Soutien financier sous forme de contributions à fonds perdus

La Confédération accorde des contributions à fonds perdus pour couvrir le déficit. Les cantons ou éventuellement les communes apporteront également leur soutien financier sous forme de contributions à fonds perdus. L'octroi de prêts n'est pas envisagé.

### Renonciation à distribuer des dividendes

Les mesures de soutien prévues pour le TRV, le transport local et les offres touristiques présupposent une renonciation à distribuer des dividendes pour les exercices 2020, 2021 et 2022.

Précisions :

- La renonciation à distribuer des dividendes concerne toute l'entreprise et s'applique également aux bénéficiaires des activités annexes.
- La renonciation à distribuer des dividendes pour l'exercice 2021 doit être confirmée par écrit à

l'OFT après l'assemblée générale, ce qui, pour les entreprises dont les comptes sont contrôlés en vertu de l'art. 37 LTV, peut être fait au moment de la remise du procès-verbal définitif de l'assemblée générale en vertu de l'art. 6, al. 2, OCEC.

- Si des dividendes sont versés en 2022, l'aide fournie doit être remboursée.

### **Économies de coûts à réaliser**

Dans la lettre de l'OFT du 20 mars 2020 sur la crise du COVID-19, l'OFT a exprimé l'attente que les ET prennent toutes les mesures possibles pour réduire les coûts, notamment en renonçant aux dépenses qui ne sont pas obligatoires à court terme, comme la publicité et les autres mesures de marketing ou les acquisitions qui ne sont pas obligatoires. Le cas échéant, la réduction de l'horaire de travail doit être organisée et annoncée.

Dans le cadre des demandes de soutien financier, il faut expliquer quelles mesures ont été mises en œuvre pour réduire les coûts et avec quels résultats. La Confédération s'attend en général à ce que les entreprises qui bénéficient d'un soutien de l'État observent une certaine retenue dans leur pratique de l'octroi de bonus. Par conséquent, les explications sur les économies de coûts doivent inclure explicitement une déclaration sur ces primes.

### **Réduction de l'impôt préalable**

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)<sup>3</sup>. 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 renoncements au remboursement de prêts ou les remises de dettes qui reposent, du point de vue légal (loi, ordonnance, règlement, décision, acte normatif, etc.), sur des mesures COVID-19 et qui ont été accordés depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020.

Les aides financières versées dans les domaines du TRV, du transport local et des offres touristiques sont fondées sur les modifications de la LTV. Conformément à la pratique publiée le 7 mai 2021 dans la MI 05<sup>4</sup>, 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.

### **Déclaration du déficit**

Pour le calcul de la couverture du déficit par ligne, des informations supplémentaires sont requises dans les CRL. Cette preuve supplémentaire par rapport aux années sans couverture du déficit peut être soit intégrée dans les CRL ordinaires, soit établie et présentée séparément.

Dissolution ligne par ligne de la réserve selon l'art. 36 LTV : la réserve doit être répartie proportionnellement au déficit sur toutes les lignes de TRV déficitaires et, si nécessaire, être dissoute complètement.

Exemple d'attestation ligne par ligne de la couverture du déficit demandée (si elle n'est pas intégrée aux CRL) :

---

<sup>3</sup> RS 641.20

<sup>4</sup> Les bases légales citées et les publications mentionnées se trouvent sous : [www.estv.admin.ch](http://www.estv.admin.ch) → Taxe sur la valeur ajoutée → Informations spécialisées TVA → Publications basées sur le web.

### Attestation de couverture du déficit (schéma)

Recettes, y compris les recettes annexes	100
Coûts	-200
Coûts non couverts	-100
Indemnité	60
Résultat de la ligne	-40
Dissolution de la réserve art. 36 LTV*	20
Résultat de la ligne après dissolution art. 36 LTV	-20
Couverture du déficit	20

\* en TRV

### Couverture du déficit : lignes avec résultats positifs

Les lignes sur lesquelles portaient les demandes de couverture du déficit du TRV en 2020 présentait des résultats soit négatifs, soit 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).

Cette démarche pourrait aboutir à ce que certains cantons ne devraient pas verser de couverture du déficit sur l'ensemble des lignes à certaines ET, mais au contraire deviendraient leurs « créanciers ». 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.

### Origine et vérification du déficit

Les dispositions de la LTV suite à la crise du COVID-19 prévoient une couverture du déficit pour couvrir les pertes encourues en 2021. Ces pertes peuvent avoir d'autres causes en plus de celles dues à la crise du COVID-19. La base de la couverture du déficit est le résultat d'exploitation ordinaire par ligne, y compris les effets liés au COVID-19 sur les recettes et les coûts. Les coûts et recettes extraordinaires et apériodiques (par ex. les amortissements spéciaux) ne peuvent être pris en compte qu'avec l'accord de l'OFT.

### Examen des demandes des cantons relatives au trafic local et aux offres touristiques

La Confédération attend des cantons qu'ils examinent les points suivants et qu'ils transmettent à l'OFT les résultats de leur examen avec les demandes. La CDCTP a élaboré une liste de contrôle pour vérifier les demandes.

- La demande est-elle complète (selon la liste de contrôle COVID-19) ?
- L'ET est-elle titulaire des concessions ou des autorisations cantonales pour toutes les lignes/installations concernées ?
- Les recettes et les coûts sont-ils attribués aux lignes selon le principe de causalité (art. 13 OCEC) ou les compensations des coûts et des recettes sont-elles expliquées ?
- Les valeurs déclarées sont-elles plausibles ?
- Le résultat communiqué inclut-il les coûts ou recettes extraordinaires ou apériodiques ? Si oui, lesquels ? Sont-ils imputables du point de vue du canton ?
- Les éventuelles réserves sont-elles prises en compte le cas échéant ?

- Les contributions ordinaires telles que la couverture du déficit sont-elles prises en compte de la même manière que les années précédentes ?
- Existe-t-il un accord contraignant pour couvrir les 2/3 des déficits du transport local non financé par la Confédération à l'aide de contributions à fonds perdu (confirmation écrite de chaque commanditaire et répartition) ? Qui sont les commanditaires (canton[s], commune[s]) et quelle est leur part ?
- L'ET renonce-t-elle à distribuer des dividendes ?
- L'ET a-t-elle réalisé des économies et les a-t-elle expliquées ? A-t-elle expliqué sa politique de bonus ?
- Dans le cas des lignes de transport local : les critères de l'art. 3 OITRV sont-ils respectés (délimitation du transport local) ?
- La perte financière sur les offres touristiques correspond-elle à la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2021 ?
- L'ET a-t-elle déjà bénéficié d'une aide COVID-19 selon l'art. 28a LTV et pour la période de mars à septembre 2020 ? Si oui, le besoin de soutien pour la période du 1<sup>er</sup> mars au 31 décembre 2021 dépasse-t-il le soutien déjà obtenu ?

## 2. Transport régional de voyageurs (TRV)

Montant du soutien fédéral : 150 millions de francs (pour 2021). La part de la Confédération s'élève en moyenne à 50 % dans toute la Suisse. Pour la couverture du déficit en 2021, les participations cantonales et les clés de répartition sont applicables conformément aux conventions d'offre 2021.

### Délimitation dans les comptes annuels

En accord avec l'organe de révision, la couverture du déficit du TRV peut être délimitée dans les comptes annuels 2021.

### Offres excédentaires et autres indemnités en vertu de l'art. 28, al. 4, LTV

Dans le cas des lignes qui ne sont pas entièrement cofinancées par la Confédération en raison d'une offre excédentaire (suroffres), il faut répartir l'allocation proportionnellement, de manière analogue à la commande 2021. Cela s'applique également aux lignes pour lesquelles une réduction en pour-cent de la part fédérale a été convenue, surtout si la ligne n'est pas cofinancée par la Confédération sur toute sa longueur. En revanche, il est possible de renoncer à tenir compte d'autres contributions au titre de l'art. 28, al. 4, LTV, par exemple à la commande supplémentaire de courses isolées par les communes.

### Conclusion de conventions

Les conventions de couverture du déficit ne peuvent être conclues qu'après réception des documents approuvés par l'Assemblée générale concernant les comptes annuels 2021 (cf. courrier de l'OFT du 22 décembre 2021 relatif à l'examen des comptes annuels 2021 sur la base de l'art. 37 LTV).

Comme dans la procédure actuelle du TRV, les parties concernées concluent des conventions avec les ET. La convention n'est conclue que lorsque tous les commanditaires l'ont envoyée à l'ET, après quoi les contributions de soutien seront versées.

### Comptes annuels 2022

La couverture du déficit 2021 ne doit pas figurer ligne par ligne dans les CRL 2022. Le résultat du secteur TRV doit être intégralement affecté aux réserves spéciales conformément à l'art. 36 LTV (art. 36, al. 2<sup>bis</sup>, LTV).

## 3. Transport local

Montant du soutien fédéral pour 2021 : 50 millions de francs. La part de la Confédération est d'un tiers, les deux tiers du soutien doivent être fournis par les cantons et/ou les communes.

La Confédération accorde des contributions à fonds perdus pour couvrir le déficit. Les cantons ou éventuellement les communes apporteront également leur soutien financier sous forme de contributions à fonds perdus. L'octroi de prêts n'est pas envisagé.

### **Définition du transport local selon l'art. 3 OITRV**

*Le trafic local qui est exclu des prestations fédérales conformément à l'art. 28, al. 2, LTV comprend des lignes servant à la desserte capillaire des localités. Une ligne sert à cette desserte lorsque les arrêts se trouvent, en règle générale, à moins de 1,5 km du point de liaison le plus proche avec le réseau supérieur des transports publics et que la distance entre les arrêts est courte.*

Dans des zones d'habitation fortement densifiées de villes et d'agglomérations, toutes les lignes qui ne sont pas co-commandées par la Confédération en tant que ligne de TRV peuvent être considérées comme du transport local. Des exceptions sont possibles pour les lignes avec desserte multiple et pour des cas particuliers.

Le respect de la définition doit être démontré dans le cadre de la transmission des demandes des cantons à la Confédération, ligne par ligne.

### **Indemnité initiale**

Les demandes de soutien financier doivent inclure une copie de la convention d'offre initiale. Si le financement s'écarte des dispositions de la LTV sur la procédure de commande du TRV, il faut l'expliquer en précisant qui commande les offres et selon quel mécanisme elles sont financées.

### **Imputation des réserves**

Lorsque les cantons examinent les demandes de l'ET, ils doivent déterminer quelles réserves de l'ET doivent être imputées à la couverture des déficits. En principe, l'OFT s'attend à ce que le procédé soit autant que possible analogue à celui du TRV. Lors du calcul de la part fédérale, les réserves spéciales constituées pour le trafic local doivent être imputées intégralement, c'est-à-dire qu'elles doivent être entièrement dissoutes. Les demandes des cantons à la Confédération doivent donc également inclure la preuve de la dissolution des réserves ligne par ligne.

### **Conclusion de conventions et versement**

Après avoir reçu la convention signée par l'ET ainsi qu'une facture de cette dernière, la Confédération verse l'indemnité moyennant un paiement unique. Les conventions sont considérées comme conclues uniquement s'il existe une convention de même teneur du canton et/ou de la commune.

## **4. Offres touristiques**

Le soutien financier des offres touristiques dû à la crise COVID-19 est réglé à l'art. 28a LTV.

L'art. 28a LTV inclut les offres de transport touristiques qui n'ont en règle générale pas de fonction de desserte et qui ne sont ni commandées ni financées par la Confédération, les cantons ou les communes. Ces prestations doivent être fournies de manière autofinancée et les entreprises peuvent œuvrer de manière à générer des bénéfices.

Ainsi, les offres pour lesquelles l'offre elle-même et son financement par les pouvoirs publics sont fixés à l'avance dans une convention d'offre ou de prestations sont exclues des prestations de soutien par la Confédération en vertu de l'art. 28a LTV.

Par contre, le soutien d'entreprises qui ne bénéficient que d'une garantie limitée du déficit n'est pas exclu en principe ; il l'est en cas de garantie intégrale du déficit, puisque ces entreprises

n'assument aucun risque.

Nous n'ignorons pas que cette délimitation n'est pas toujours simple et qu'il existe des formes mixtes. Nous examinerons ces différents cas individuels sur la base des demandes des cantons et exploiterons la marge de manœuvre dans l'intérêt des transports publics.

Le 17 décembre 2021, le Parlement a modifié l'art. 28a LTV comme suit :

#### *Art. 28a, Offres touristiques*

<sup>1</sup> *Si un canton soutient des offres touristiques soumises à concession de transport de voyageurs ou à autorisation cantonale permettant d'exploiter des installations de transport à câbles, la Confédération peut participer au financement.*

<sup>2</sup> *Les aides financières de la Confédération présupposent que:*

- a. les pertes financières dues au COVID-19 subies pendant la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 et le 31 décembre 2021 sont supérieures à un tiers des réserves constituées au cours des exercices 2017 à 2019;*
- b. l'entreprise ne verse pas de dividendes pour les exercices 2020, 2021 et 2022.*

<sup>3</sup> *L'aide financière fédérale s'élève à 80 % du soutien cantonal.*

La modification de cet article introduit une durée de validité plus longue qu'initialement prévue (du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2021 au lieu du 1<sup>er</sup> mars au 30 septembre 2020) et change la base de calcul du soutien financier en ce qui concerne la prise en compte des réserves et des futurs bénéficiaires. De plus, l'interdiction de verser des dividendes est étendue à l'exercice 2022.

Pour les transports touristiques, une somme de 15 millions de francs est budgétée pour prolonger le soutien apporté par la Confédération. La contribution fédérale s'élève à 80 % de la contribution cantonale.

La Confédération accorde des contributions à fonds perdus pour couvrir le déficit. Les cantons apporteront également leur soutien financier sous forme de contributions à fonds perdus. L'octroi de prêts n'est pas envisagé.

#### **Soutien selon la LTV et la loi COVID-19**

Il existe plusieurs bases juridiques qui permettent un éventuel soutien aux entreprises de transport touristique. L'art. 28a LTV s'applique exclusivement aux offres touristiques soumises à une concession pour transport de voyageurs ou à une autorisation cantonale d'exploiter des installations de transport à câbles. Le soutien financier basé sur la LTV est donc limité aux moyens de transport touristiques (chemins de fer de montagne et transports à câbles, bateaux, lignes de bus). Les activités annexes telles que les restaurants ou les hôtels sont exclues du soutien.

Lors de sa réunion du 18 décembre 2020, le Conseil fédéral a modifié l'ordonnance COVID-19 cas de rigueur<sup>5</sup> et il a notamment levé l'interdiction de double subventionnement. Si les activités d'une entreprise dans différents domaines peuvent être délimitées clairement, l'entreprise en question peut bénéficier de plusieurs types d'aides financières, comme par exemple d'une aide pour les cas de rigueur pour les entreprises gastronomiques et simultanément d'un soutien des offres (de transport) touristiques en vertu de l'art. 28a LTV.

#### **Origine du soutien financier**

L'idée qui sous-tend le soutien des offres touristiques basées sur l'art. 28a LTV est d'assurer la pérennité des entreprises. Contrairement aux ET indemnisées, les entreprises touristiques peuvent

---

<sup>5</sup> RS 951.262



réaliser des bénéfices planifiés. Les bénéfices générés par le passé doivent être pris en compte lors de la détermination de la contribution de soutien ; concrètement, il s'agit d'un tiers des réserves constituées au cours des années 2017 à 2019. La réserve est créée sur la base des résultats des services de transport concessionnaires des années 2017 à 2019, si aucune réserve spéciale n'a été constituée pour le secteur Transport.

Un soutien financier par la Confédération n'est possible que si la perte due au COVID-19 dépasse le tiers des réserves constituées au cours des exercices 2017 à 2019.

Les pertes financières dues au COVID-19 correspondent aux pertes sur revenu moins les économies réalisées (telles que notamment l'IRHT) pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2021. La période de référence est la période du 1<sup>er</sup> mars 2018 au 31 décembre 2019.

Si une ET a déjà obtenu une aide COVID-19 en vertu de l'art. 28a LTV pour la période de mars à septembre 2020 (selon l'ancienne version de l'art. 28a LTV), cette aide est déduite du soutien à apporter pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2021.

Si le besoin de soutien pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2021 est inférieur à l'aide déjà accordée pour la période du 1<sup>er</sup> mars au 30 septembre 2020, aucune aide supplémentaire n'est nécessaire. Ces cas devraient être rares et doivent être déclarés par les cantons à l'OFT.

Exemples :

Calcul du soutien financier	Exemple 1	Calcul du soutien financier	Exemple 2
Pertes sur revenus par rapport à la période précédente (recettes 01.03.2020-31.12.2021 par rapport aux recettes 01.03.2018-31.12.2019)	CHF 100'000	Pertes sur revenus par rapport à la période précédente (recettes 01.03.2020-31.12.2021 par rapport aux recettes 01.03.2018-31.12.2019)	CHF 250'000
Économies réalisées (01.03.2020-31.12.2021)	CHF 20'000	Économies réalisées (01.03.2020-31.12.2021)	CHF 50'000
Pertes liées au COVID-19 01.03.2020 - 31.12.2021 (pertes sur revenu moins économies réalisées)	CHF 80'000	Pertes liées au COVID-19 01.03.2020 - 31.12.2021 (pertes sur revenu moins économies réalisées)	CHF 200'000
Bénéfice net Transport touristique (cumulé) = « réserves constituées au cours des exercices 2017 à 2019 »	CHF 270'000	Bénéfice net Transport touristique (cumulé) = « réserves constituées au cours des exercices 2017 à 2019 »	CHF 180'000
- résultat annuel 2017 (secteur Transport)	CHF 120'000	- résultat annuel 2017 (secteur Transport)	CHF 100'000
- résultat annuel 2018 (secteur Transport)	CHF 30'000	- résultat annuel 2018 (secteur Transport)	CHF -40'000
- résultat annuel 2019 (secteur Transport)	CHF 120'000	- résultat annuel 2019 (secteur Transport)	CHF 120'000
Pertes moins 1/3 des réserves 2017-2019	CHF -10'000	Pertes moins 1/3 des réserves 2017-2019	CHF 140'000
Pertes liées au COVID-19 > 1/3 réserves 2017-2019?	Non	Pertes liées au COVID-19 > 1/3 réserves 2017-2019?	Oui
Soutien financier total:	0	Soutien financier total:	CHF 140'000
Aide COVID-19 déjà accordée (selon ancienne version art. 28a LTV)	CHF 0	Aide COVID-19 déjà accordée (selon ancienne version art. 28a LTV)	CHF 50'000
Soutien financier:	CHF 0	Soutien financier:	CHF 90'000
Part fédérale / soutien demandé:	CHF 0	Part fédérale / soutien demandé:	CHF 40'000
Part cantonale:	CHF 0	Part cantonale:	CHF 50'000

Si cette solution devait entraîner un surendettement des ET (concrètement : déficit annuel > capital social), les propriétaires devraient assainir l'ET.

### Conclusion de conventions et versement

Après avoir reçu la convention signée par l'ET ainsi qu'une facture de cette dernière, la Confédération verse l'indemnité de soutien moyennant un paiement unique. Les conventions sont considérées comme conclues uniquement s'il existe une convention de même teneur du canton.



Si le besoin total pour les offres de transport touristiques dépasse le budget de 15 millions de francs alloué par la Confédération, un supplément peut être demandé au Parlement au plus tard d'ici à juillet 2022. Si tel devait être le cas, l'OFT ne pourrait procéder aux versements qu'à la fin de 2022 ; cela n'empêche toutefois pas les cantons de fournir leur contribution plus tôt (si les dispositions cantonales le permettent).

## **5. Autres prestations commandées**

Outre le trafic local et les services touristiques sans fonction de desserte, il existe d'autres services de transport commandés sans la participation de la Confédération. Il s'agit en particulier des lignes de TRV qui ne répondent pas aux critères de cofinancement, par exemple les critères de rentabilité minimale, ou des lignes pour lesquelles les cantons ont renoncé par le passé au cofinancement de la Confédération. Toutefois, la base juridique adoptée par le Parlement ne prévoit explicitement que le financement du transport local. Il n'y a donc pas de base juridique pour soutenir les lignes de TRV commandées sans la participation de la Confédération.