

Département fédéral de l'environnement, des  
transports, de l'énergie et de la communication  
DETEC  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

Par courriel à: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Berne, le 24 septembre 2024

## **Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations du transport régional voyageurs pour les années 2026-2028: prise de position de la CTP**

Monsieur le Conseiller fédéral Röstli,  
Mesdames et Messieurs,

La Conférence des directeurs/trices cantonaux des transports publics (CTP) exprime ici ses remerciements pour lui avoir donné l'occasion de prendre position sur le crédit d'engagement TRV. Les cantons ont traité le projet lors de l'assemblée générale de la CTP du 20 septembre 2024 et ont adopté la position suivante.

### **1. Sur le fond**

Le transport régional voyageurs (TRV) est un élément essentiel du modèle à succès des TP suisses: il désengorge les routes, préserve l'environnement, garantit une offre de base équilibrée et attrayante en matière de mobilité dans tout le pays, renforce la place économique suisse et favorise le tourisme durable.

La CTP prend acte avec satisfaction de la volonté du Conseil fédéral d'augmenter les contributions annuelles au TRV pour les années 2026-2028. Du point de vue des cantons, le volume du crédit prévu, d'un montant de 3'496 millions de francs, est toutefois trop faible pour garantir un cofinancement suffisant de la Confédération aux coûts du TRV. Il s'agit donc d'augmenter modérément le crédit d'engagement et de l'adapter au renchérissement.

## 2. Propositions

### **Proposition 1**

Le crédit d'engagement TRV 2026-2028 doit être augmenté de 190 millions de francs. Le renchérissement est également à prendre en compte intégralement, compte tenu de la couverture moyenne des coûts.

### **Motifs**

Le crédit d'engagement proposé par le Conseil fédéral est inférieur de 345 millions de francs au relevé des besoins que l'OFT a réalisé auprès des entreprises de transport (ET). La CTP partage certes l'avis selon lequel les demandes des ET ont tendance à être quelque peu surévaluées. Mais de l'avis des cantons, les ET peuvent compenser au maximum la moitié des besoins supplémentaires demandés par des gains d'efficacité et des recettes plus élevées. Sous la forte pression exercée par la Confédération et les cantons pour réaliser des économies, les prévisions de recettes ont déjà été relevées au maximum, de sorte que l'on ne peut plus compter que sur des augmentations marginales des recettes dans les années 2026 à 2028.

De plus, le renchérissement annuel de 1% prévu par l'OFT créera à lui seul un besoin d'indemnisation plus élevé que les moyens actuellement inscrits dans le crédit d'engagement. Par ailleurs, nous estimons que les coûts de la décarbonisation du transport par bus qui seront générés dans les prochaines années ne sont pas suffisamment pris en compte dans le rapport explicatif.

Nous attendons donc que le crédit d'engagement soit augmenté de 190 millions de francs, afin que la part de la Confédération dans le TRV, fixée à 50% pour toute la Suisse, reste accordée conformément à la loi. C'est là une condition incontournable si l'on veut que les cantons puissent mettre en œuvre les améliorations de l'offre qui sont urgemment nécessaires au vu des objectifs climatiques ainsi que du développement dynamique de la population et de l'économie.

### **Proposition 2**

La méthode de calcul en cas de suroffres doit être adaptée aux exigences actuelles en matière de transport et aux besoins des clients, avec la participation des cantons.

### **Motifs:**

En 2024, la Confédération a réduit ses contributions aux lignes dont les fréquences sont - du point de vue de l'OFT - trop basses (les dénommées suroffres), ce qui entraîne un transfert sensible des coûts de la Confédération vers les cantons. Du point de vue de la CTP, cette procédure pose problème. Les principes de calcul des suroffres datent encore de 2008 et ne correspondent plus aux exigences actuelles en matière de transport, ni aux besoins des clients. La CTP attend donc que la méthode de calcul soit adaptée le plus rapidement possible, moyennant recours aux services de la CDCTP, et qu'un report de coûts sur les cantons soit évité. Cela doit donc être pris en considération dans le crédit d'engagement 2026-2028 et constitue une raison supplémentaire pour l'augmentation de crédit demandée dans la proposition 1.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en compte nos propositions et restons volontiers à votre disposition pour répondre à vos questions.

Avec nos cordiales salutations,

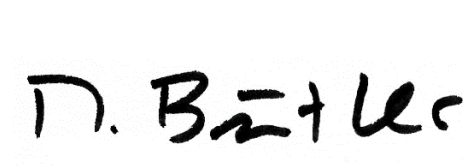
**Conférence des directrices cantonales  
des transports publics CTP**

Le président



Laurent Favre

La secrétaire générale



Mirjam Bütler

Copie à:

- membres de la CTP
- C. Hostettler et M. v. Kaenel, Office fédéral des transports
- S. D'Amélio Favez, AFF