



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT

Réforme du transport régional de voyageurs (TRV)

Rapport sur les résultats de la consultation

Juin 2020



TABLE DES MATIÈRES

1. Contexte.....	3
1.1. Mandat	3
1.2. Exécution de la consultation	3
2. Opinion générale.....	4
3. Évaluation des prises de position.....	5
3.1. Questions de base	5
3.2. Décisions de principe par rapport au système.....	13
3.3. Choix et disposition des variantes	27
3.4. Autres remarques	40
Annexe 1: Liste des prises de position soumises dans le cadre de la procédure de consultation ...	44
Annexe 2: catalogue de questions pour le projet de consultation sur la réforme du TRV	47



1. Contexte

1.1. Mandat

Par la motion 13.3663, le Parlement demande au Conseil fédéral de présenter des propositions de réforme pour une plus grande sécurité de financement et de planification ainsi que pour une simplification et une harmonisation de la procédure de commande dans le transport régional de voyageurs (TRV). La réforme vise à répartir le plus judicieusement possible les compétences de commande et de financement entre la Confédération et les cantons. En outre, il s'agit d'inciter les entreprises de transport à agir de manière entrepreneuriale et à accroître leur efficacité. En collaboration avec les cantons et avec la participation des entreprises de transport, la Confédération a examiné plusieurs variantes.

Le Conseil fédéral a mis en consultation deux variantes: une variante «séparation partielle» et une variante «optimisation». Les deux s'appuient sur le système actuel et le perfectionnent. Dans la variante «optimisation», la Confédération et les cantons continueraient à commander et à financer conjointement les services de bus et de train. Selon la variante «séparation partielle», l'offre de bus serait désormais commandée par les seuls cantons. Toutefois, la Confédération continuerait à participer financièrement en versant un montant forfaitaire.

1.2. Exécution de la consultation

Le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation le 17 avril 2019. Celle-ci a duré jusqu'au 15 août 2019. Quelques prises de position ont été reçues quelques jours plus tard et ont été prises en compte ci-après.

Le dossier de consultation a été adressé à 338 destinataires: les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne ainsi que des milieux économiques qui œuvrent au niveau national, les entreprises de transport (ET) indemnisées en vertu de la loi du 20 mars 2009 sur le transport des voyageurs (LTV)¹, les entreprises de bus concessionnaires, les communautés de transports publics et d'autres organisations.

Au total, 85 prises de position ont été reçues. Environ un tiers d'entre elles sont réparties entre les cantons et les partis politiques, le secteur des transports publics et les organisations et associations.

	Destinataires	a pris position
1. Cantons, Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTP, Conférence des gouvernements cantonaux (CdC)	28	26
2. Partis politiques (représentés à l'Assemblée fédérale)	13	6

¹ RS 745.1



3. Associations faitières nationales des communes, des villes et des régions de montagne	3	3
4. Organisations faitières de l'économie à l'échelle nationale	8	4
5. Entreprises de transport indemnisées au titre de la LTV	115	27
6. Organisations	116	17
7. Communautés suisses	19	0
8. Autres entreprises de bus concessionnaires	9	0
Organisations non consultées	-	2
Total	311	85

La liste complète des prises de position reçues figure à l'annexe 1.

2. Opinion générale

L'écrasante majorité des participants au processus de consultation considère qu'il est nécessaire de procéder à une réforme. Les objectifs de la réforme du TRV sont généralement bien accueillis, quoique certaines voix considèrent que le statu quo actuel est suffisamment bon. Certains estiment que la réforme ne va pas assez loin. La majorité des participants à la consultation favorisent toutefois la variante «optimisation», car celle-ci correspond globalement mieux aux objectifs de la réforme. La majorité des participants souhaitent une plus grande marge de manœuvre financière pour les entreprises de transport et des possibilités d'innovation; c'est pourquoi ils demandent l'ouverture de réserves et la libre utilisation des excédents ainsi que davantage de fonds pour l'innovation. Les participants estiment que les conclusions de l'affaire CarPostal ne sont pas présentées avec suffisamment de clarté.

Diverses requêtes concernent les trafics de loisirs et nocturne. Il s'agit d'ouvrir le cofinancement fédéral en élargissant la définition du TRV. Il en va de même pour les nouvelles offres de mobilité flexibles à la frontière des transports publics. L'idée de rendre plus stricts les critères de rentabilité est largement rejetée. Quelques participants demandent la suppression de la limite entre le trafic grandes lignes (TGL) autofinancé et le transport régional commandé: tous les transports publics devraient être commandé et financés conjointement par la Confédération et les cantons (TGL, TRV et trafic local).

Les conventions d'objectifs contraignantes et l'étalonnage des performances à l'échelle nationale reçoivent un large soutien de la part des participants et doivent être poursuivis. En revanche, une augmentation des appels d'offres publics pour les services de transport ne recueille qu'une minorité d'avis favorables.



3. Évaluation des prises de position

Les documents de consultation contenaient un catalogue de 12 questions et 5 sous-questions (voir annexe 2).

Les questions portent sur des points fondamentaux de la réforme du TRV concernant la nécessité et les objectifs de la réforme, sur les décisions de principe relatives au système, ainsi que sur le choix et la conception des deux variantes proposées «optimisation» et «séparation partielle».

Le présent rapport sur les résultats de la consultation a été structuré selon l'ordre et le contenu du catalogue de questions². Dans certains cas, les redondances résultent du fait que certains sujets ont été introduits par les participants sur différentes questions ou à plusieurs reprises.

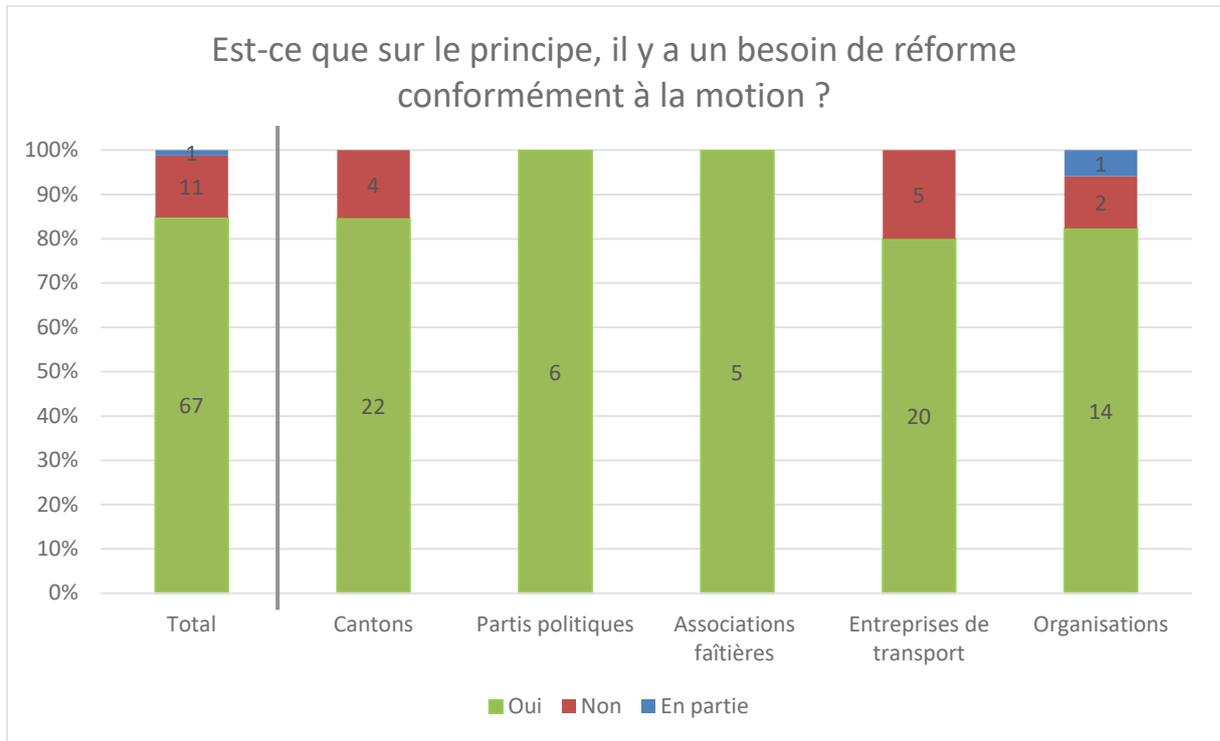
3.1. Questions de base

Question 1: Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion?

Opinion générale

Au total, 79 réponses ont été reçues à cette question. Une nette majorité de plus de quatre cinquièmes (67 sur 79) des participants est d'avis qu'une réforme conforme aux termes de la motion est nécessaire en principe, alors qu'une minorité (11 sur 79) en nie la nécessité, en déclarant que ces dernières années, des améliorations substantielles ont été apportées et des objectifs importants de la réforme ont donc déjà été atteints.

² 226 destinataires de la consultation n'ont pas soumis d'observations. Les 85 participants n'ont pas tous répondu à toutes les questions. Les diagrammes en barres se réfèrent uniquement aux réponses reçues à la question traitée.



En détail

	Oui	En partie	Non
Cantons	BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	-	ZH, BL, GR, AG
Partis	PDC, PLR, PS, UDC, Verts, Vert'libéraux	-	-
Associations faitières	ACS, SAB, UVS, economiesuisse, Travail.Suisse	-	-
Secteur des transports publics	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, BVB, FART, MGB, CPS, RA, CFF, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, zb		CGN, SZU, tpf, VBZ, ZVV
Organisations	BPA, cP, HKBB, IGöV, LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATE, SSP, COMCO, GTRMLU, Kronawitter Innovation	SEV	Communes de Haute-Engadine, IGöV Suisse orientale

67 participants ont répondu par l'**affirmative**. La grande majorité des participants considère donc qu'une réforme conforme à la motion est nécessaire, compte tenu de l'importance pour la **desserte de base**. Les partisans estiment qu'il est possible d'améliorer l'**efficience**, l'**harmonisation** et la **simplification** ainsi que la **sécurité de planification**, le **caractère obligatoire** et la **transparence** de la procédure de commande (8 cantons, PDC, PS, Verts, Verts'libéraux, ACS, UVS, economiesuisse, 7 ET et 3 organisations). L'harmonisation de la procédure de commande et la sécurité de planification



sont au centre des préoccupations, notamment en ce qui concerne le **financement durable et le développement de l'offre** (NW, PS, ACS, 8 ET et 2 organisations). Economiesuisse et cP soutiennent dans ce contexte qu'un niveau trop élevé de sécurité de planification et de prévisibilité des contributions fédérales n'incite pas à l'amélioration continue ni à l'efficacité. Il faut développer des incitations pour que les entreprises de transport fournissent les prestations commandées de manière économique, efficace et à un haut degré de qualité (ACS, CPS, Turbo). Le SSP craint au contraire que les conditions de travail, la sécurité et la qualité des offres ne pâtissent des nouveaux gains d'efficacité du service public. Une **interaction coordonnée** du TRV et du TGL est importante pour l'ATE. Du point de vue des Verts, il faut une **coordination précoce des engagements à long terme** entre la Confédération et les cantons concernant les coûts d'investissement et d'exploitation. La Confédération devrait continuer à jouer un **rôle de codétermination** dans la procédure (PS, ATE). L'UDC se félicite que les mesures d'optimisation permettent d'éviter des **excédents dans les secteurs indemnisés**. Le canton du Tessin est convaincu que la réforme sera bénéfique pour tous. Certains partisans soulignent qu'il est important que le besoin de réforme soit une **évolution** et non une révolution de la procédure (VD, BOS). Les **facteurs de succès** antérieurs et les dispositions uniques de la desserte de base doivent être renforcés et maintenus (SAB, UTP, SOB). Les CFF sont favorables à la poursuite du système avec le trafic régional commandé, qui assure une bonne desserte de la Suisse.

Pour certains partisans, la proposition ne traite **pas de manière adéquate** les enjeux du projet (CPS, CFF, LITRA, SWISSRAIL). D'autres revendications des partisans concernent les règles d'**utilisation des bénéficiaires** (TG, PLR), un **développement durable de l'offre** et l'assurance du **développement du personnel** (transfair). En outre, la **définition** des transports indemnisés devrait être **élargie** à des formes de prestations flexibles (Verts, UVS, SAB). L'**orientation client** (RAILplus) doit être développée, de sorte que les suppléments sur certains transports de loisirs ne soient plus nécessaires (SAB). Le système de transport public doit être conçu avec des **tarifs** uniformes (IGöV). Les **innovations** devraient réduire le trafic global et être conçues de manière efficace (PS, ATE). En outre, d'autres mesures visant à accroître les incitations pour les ET sont nécessaires (NE, ACS).

Le SEV répond **«En partie»**. Il estime que le système actuel a fait ses preuves, mais qu'il pourrait encore être optimisé dans certains domaines. Il n'est toutefois pas nécessaire de prévoir d'autres incitations à l'action entrepreneuriale et à l'amélioration de l'efficacité.

Une petite minorité de participants au processus de consultation considère que la nécessité d'une réforme est **faible ou inexistante** (ZH, GR, AG). Des incitations accrues à l'efficacité sont appropriées, mais ne justifient pas une réforme complète du TRV (CGN). Des améliorations substantielles ont pu être apportées ces dernières années et des **objectifs importants ont** donc déjà pu être **atteints** (BL, ZVV, VBZ).

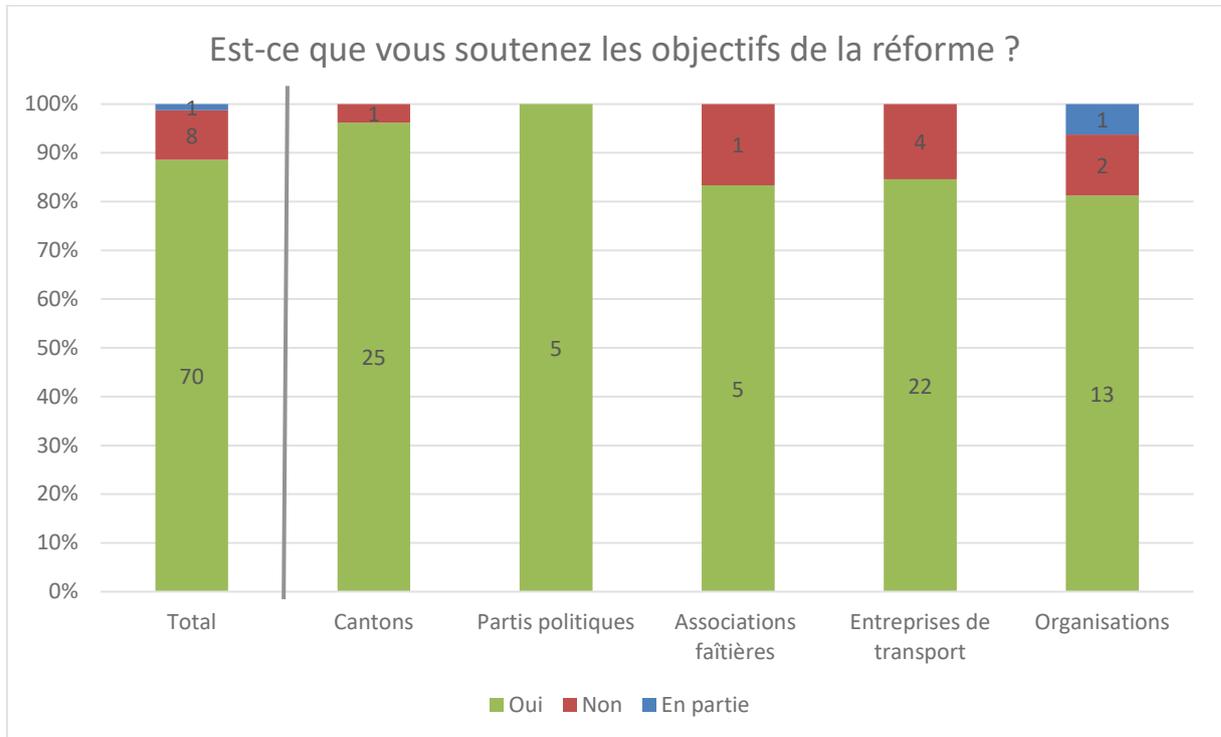
Question 2: Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

Opinion générale

79 participants ont répondu à la question sur le soutien aux objectifs de la réforme. La grande majorité (70 sur 79) soutient les objectifs. La minorité (8 sur 79) est d'avis que la plupart des objectifs ont déjà



été atteints et qu'aucune amélioration significative ne peut être obtenue avec les objectifs supplémentaires.



En détail

	Oui	En partie	Non
Cantons	BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	-	ZH
Partis	PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux	-	-
Associations faitières	ACS, SAB, UVS, USS, Travail.Suisse	-	economisuisse
Secteur des transports publics	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, BVB, CGN, FART, MGB, CPS, RA, CFF, SOB, BERNMOBIL, Turbo, TL, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, zb, ZVB	-	SZU, tpf, VBZ, ZVV,
Organisations	cP, IGöV, LITRA, RAILplus, RMS, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATE, SSP, COMCO, GTRMLU, Kronawitter Innovation	SEV	Communes de Haute-Engadine, IGöV Suisse orientale

La grande majorité des participants soutient les objectifs de la réforme. Selon certaines prises de position, ceux-ci permettraient de **réduire les interfaces et les redondances**, de clarifier les **compétences et les responsabilités**, ainsi que d'augmenter les **moyens de contrôle et la sécurité de planification** (LU, OW, SG).



En ce qui concerne la sécurité de planification, il est déclaré qu'une certaine **orientation à court terme** est indispensable pour pouvoir réagir aux évolutions du marché à court et moyen terme (AG, Turbo). Dans l'optique d'un financement fiable du TRV, le canton d'Argovie estime que les **instruments cantonaux** actuels sont suffisants. Il est mentionné que les **précisions en matière d'affectation des bénéficiaires** ne sont pas suffisamment exactes et que les règles existantes doivent être assouplies (PLR). Malgré l'objectif d'efficience, la **qualité des conditions d'engagement, de l'offre et de la sécurité** doit être maintenue (USS, Travail.Suisse, transfair, SSP). Il est également indiqué que les possibilités de financement des **innovations** doivent être définies (SZ, OW, SO, Travail.Suisse). Travail.Suisse considère que le **système de bonus-malus** n'est pas approprié, car il pourrait donner une mauvaise image des entreprises de transport. Outre les objectifs de la réforme, certains partisans considèrent qu'il est important aussi de **développer davantage l'offre de base**, car la **dominance du transport individuel motorisé (TIM) dans le trafic de loisirs** peut être attribuée au manque d'offres de transport public (PS, Verts'libéraux, ATE). Les Verts'libéraux craignent que si les ressources sont axées trop longtemps à l'avance et trop fortement sur les prévisions de croissance du trafic, la pression pour **introduire des mesures propres à éviter du trafic** diminuera. L'UVS et Kronawitter Innovation proposent de rendre possibles et d'inclure dans la réforme des **solutions flexibles et de nouvelles formes d'offre en fonction de la demande**.

Le SEV soutient tous les objectifs de réforme à l'exception des incitations à l'activité entrepreneuriale et à l'amélioration de l'efficience (**en partie**).

Une petite minorité a répondu par **NON**. Elle **ne voit pas d'améliorations significatives** résultant de la réforme, car les principales mesures ont déjà été mises en œuvre en ce qui concerne les objectifs de sécurité de financement, la planifiabilité de l'offre et la vue d'ensemble (ZH, VBZ, ZVV). Elle indique également qu'il convient d'envisager une **séparation plus poussée**. La réforme du TRV ne devrait pas créer d'états de faits qui rendraient difficile ou impossible un examen plus approfondi de cette option (economiesuisse).

Classement par ordre de priorité des objectifs de la réforme:

La moitié des participants (10 cantons, PDC, PRD, Verts et PS, associations faïtières UVS, USS, Travail.Suisse, 7 organisations et 16 ET) accordent la priorité à un **financement fiable, calculable et stabilisant**.

Moins de la moitié des participants considèrent la **simplification et l'harmonisation de la procédure de commande** comme une priorité (8 cantons, PDC, Verts et PS, SAB et Travail.Suisse ainsi que 8 organisations et 13 ET).

Environ un tiers des participants à la consultation (7 cantons, PDC et Verts, associations faïtières SAB, USS et Travail.Suisse ainsi que 6 organisations et 11 ET) accordent la priorité à l'amélioration de la **planification et de la prévisibilité de l'offre**.

L'objectif de réforme des **incitations à l'activité entrepreneuriale et à une efficacité accrue** est également considéré comme prioritaire par environ un tiers des participants à la consultation (16 cantons, PDC, PLR et Verts'libéraux, UVS, 3 organisations et 4 ET).



Environ un quart des participants ont donné la priorité à l'objectif de renforcer **la vue d'ensemble de la Confédération, des cantons et des ET sur les infrastructures et le trafic local, le TRV et le TGL** (5 cantons, PDC, PLR, Verts, PS et Verts'libéraux, ainsi que UVS et SAB, 4 organisations et 2 ET).

Seuls 10 % environ des prises de position accordent la priorité à l'objectif de mieux **répartir les compétences et les responsabilités** entre les commanditaires et les ET (5 cantons, PLR, SEV et tpg).

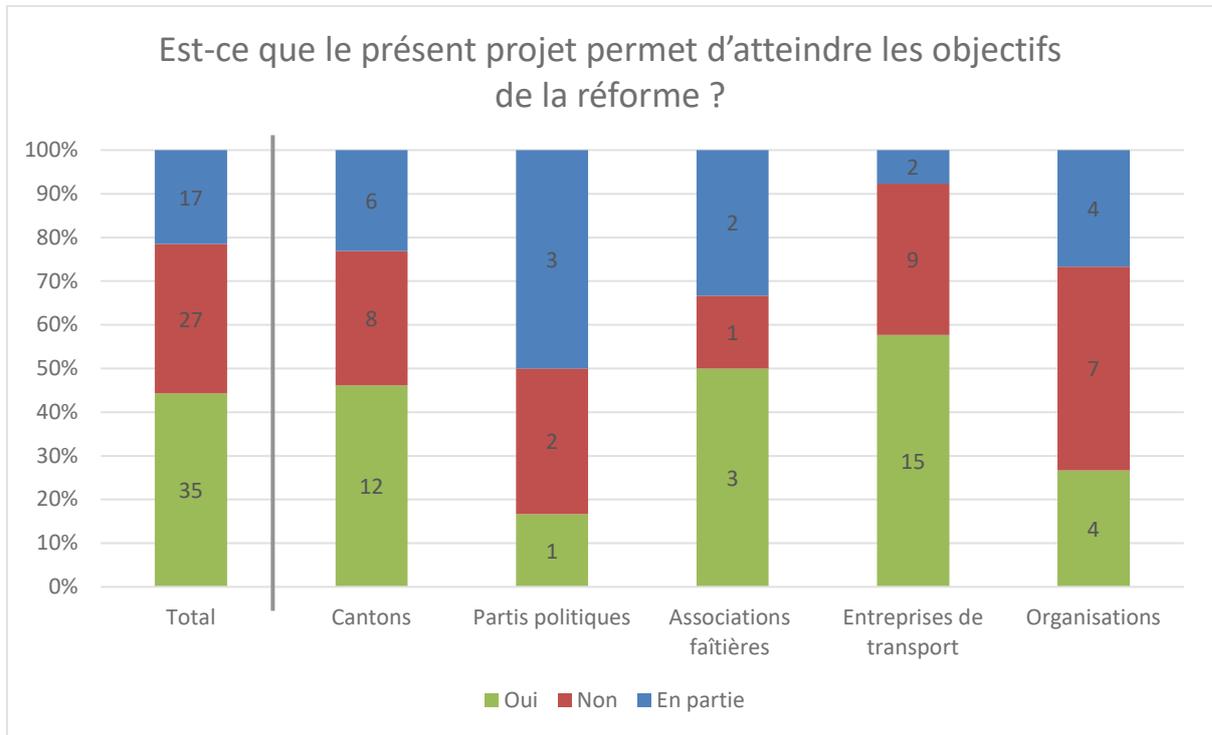
Les objectifs de la réforme sont cautionnés sans ordre de priorité par 13 participants (2 cantons, ACS, 4 organisations et 6 ET).

Les objectifs de la réforme sont rejetés par 6 participants (ZH, economiesuisse, Communes de Haute-Engadine, IGöV Suisse orientale, VBZ et ZVV).

Question 3: Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme?

Opinion générale

Cette question a fait l'objet de 79 réponses. Un peu moins de la moitié (35 sur 79) ont répondu par l'affirmative. Il est mentionné que les objectifs pourraient être atteints grâce à la variante «optimisation», mais pas ou seulement partiellement avec la variante «séparation partielle». 17 participants considèrent que les objectifs ne seront que partiellement atteints, car la réforme ne va pas assez loin. Il existe un potentiel d'amélioration en matière d'utilisation des bénéfiques, de création d'incitations à une action plus efficiente et plus entrepreneuriale des ET et en matière de financement. 27 participants à la consultation ont répondu NON : ils critiquent le traitement de l'innovation, la conception des incitations et estiment que la réforme ne va pas assez loin.



En détail

	Oui	En partie	Non
Cantons	BE, GL, ZG, SO, BS, BL, AR, AI, TG, TI, VD, GE	NW, OW, SH, SG, VS, NE	ZH, LU, UR, SZ, FR, GR, AG, JU
Partis	Les Verts	PS, PDC, Vert'libéraux	PLR, UDC
Associations faitières	ACS, USS, Travail.Suisse	UVS, SAB	economiesuisse
Secteur des transports publics	AAGR, ABAG, BOB, BOS, BVB, CGN, MGB, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, tpg, TRAVYS, vbl, ZVB	TRN, zb	BLS, FART, CPS, RA, CFF, SZU, tpf, VBZ, ZVV
Organisations	IGöV, transfair, UTP, SSP	SEV, RAILplus, ATE, Kronawitter Innovation	BPA, Communes de Haute-Engadine, IGöV Suisse orientale, LITRA, SWISSRAIL, cP, GTRMLU

Un peu moins de la moitié seulement des participants estiment que la proposition permettra d'atteindre les **objectifs** de la réforme (**OUI**). Certains notent que des aspects de la proposition ont **déjà été mis en œuvre** mais sont encore appliqués modérément, comme la convention d'objectifs ou le système de bonus-malus (SO, Thurbo, BERNMOBIL, TL). La **variante «optimisation»** permettrait d'atteindre les objectifs de la réforme (Verts, Travail.Suisse, BOS, BERNMOBIL, TL, TRAVYS, UTP). En revanche, avec la **variante «séparation partielle»**, il se pourrait que l'objectif de simplification et d'harmonisation de la procédure de commande soit **manqué** (BE, Travail.Suisse, BOS, BERNMOBIL). BERNMOBIL déplore que le **trafic local** ne fasse pas partie du projet. Les cantons d'Appenzell Rhodes intérieures et de Thurgovie **regrettent que les règles d'utilisation des bénéfiques ne soient**



pas assouplies à la suite d'un appel d'offres. Selon les Verts, les **appels d'offres** ne sont pas le bon moyen de garantir un transport régional de qualité. Les cantons de Bâle-Ville et de Vaud auraient souhaité des propositions de réforme dans le domaine de l'**utilisation des bénéfices**. En ce qui concerne le financement durable, l'instrument du **crédit d'engagement** devrait également être introduit au niveau cantonal (ZVB). Le traitement des innovations et le cofinancement de nouveaux projets de transport public sont critiqués (BERNMOBIL, TL, TRAVYS, ZVB, IGöV). Pour certains participants, la proposition ne va pas assez **loin** et n'est pas assez **innovante** (UTP, TRAVYS). Il est également à noter que les **mesures** de surveillance des ET découlant de l'**affaire CarPostal** ne sont mentionnées qu'en passant (CGN).

Plusieurs participants ne voient qu'une réalisation **PARTIELLE** des objectifs (NW, OW, NE, PS et Verts'libéraux ainsi que SAB, zb, RAILplus et ATE). Pour le PDC, l'ensemble de la réforme ne va **pas assez loin**. Pour le canton de Saint-Gall, zb et RAILplus, la variante «optimisation» n'élimine pas **les principaux défauts** du processus actuel. Les **conditions-cadres devraient être adaptées** afin que les ET puissent générer davantage de **fonds propres pour investir** (PDC). Le PS et l'ATE appellent à un mélange équilibré de **coopération et de concurrence**. Selon les Verts'libéraux et le PS, les **incitations** à une action efficace et entrepreneuriale des ET sont insuffisantes dans les deux variantes. Les Verts'libéraux proposent également un **système de tarification de la mobilité** qui puisse, au moyen d'incitations ciblées, atténuer les pics de trafic, réduire les utilisations des transports économiquement non viables et contribuer ainsi à une **politique des transports durable**. SAB déplore que la **perspective du client** ne soit pas adoptée systématiquement. Du point de vue de l'ATE, l'affaire CarPostal a montré combien **le conflit d'objectifs** peut être **problématique** pour les entreprises de transport public, qui d'une part ne doivent pas générer de profit dans leur activité principale, mais d'autre part doivent être innovantes et accroître leur efficacité. Une autre proposition demande de **prolonger la période** la procédure de commande **de deux ans à quatre ans** (zb).

Les participants qui critiquent la réalisation des objectifs répondent **NON** parce qu'à leur avis, la réforme ne va **pas assez loin**. LITRA s'attendait à une **réforme plus en profondeur**. Pour le cP, la variante «séparation partielle» n'est qu'un premier pas vers une **répartition** claire **des compétences** entre la Confédération et les cantons dans le cadre du TRV. **Aucun potentiel d'amélioration** n'a pu être identifié dans la variante «optimisation», et des **lacunes** importantes subsistent (SG, ZH, PDC, 9 ET et 3 organisations). Le canton d'Argovie et les CFF, en revanche, estiment que la variante «optimisation» permet d'atteindre davantage d'objectifs. L'état intermédiaire montre que les objectifs du TRV n'ont pas encore été pleinement atteints (UR, SZ). Certains avis critiquent la manière dont les **innovations et le cofinancement de nouveaux projets de TP** sont traités (UDC). Il est également observé que les innovations ne peuvent pas être gérées et administrées de manière centralisée, mais doivent être développées **«de la base vers le haut»** (PLR, LITRA). Un financement adéquat ne doit pas être lié à des **projets isolés** (PDC, PLR, ATE, LITRA, CPS). Le manque de **chances de développement** qui pourrait mettre en danger le maintien de la qualité des infrastructures des ET est également jugé problématique (BLS). Il est reproché aux deux variantes de ne pas **inciter** suffisamment à l'amélioration de l'efficacité et à l'action entrepreneuriale (FR, ZH, LU, Verts'libéraux, BLS, CPS, VBZ, LITRA). Le non-traitement de la question de l'**utilisation des bénéfices** est en outre critiqué (PLR). Le BLS regrette l'absence d'**engagements financiers** au-delà de l'année budgétaire au niveau cantonal. Des améliorations sont également possibles en ce qui concerne les **questions**



tarifaires (GR). Dans le sens de la régionalisation, le BLS affirme qu'il faut viser une **congruence des zones de marché et de commande** : par exemple, les régions de planification de l'offre pourraient être enrichies de compétences en matière de commande. Il manque une orientation systématique sur la **perspective du client** (SAB). En outre, l'aspect de la **politique de transport durable** fait défaut. L'objectif devrait être d'éviter le surcroît de trafic et d'utiliser l'infrastructure de manière efficiente. Pour cela, il faut notamment un **système de tarification de la mobilité** (Verts'libéraux).

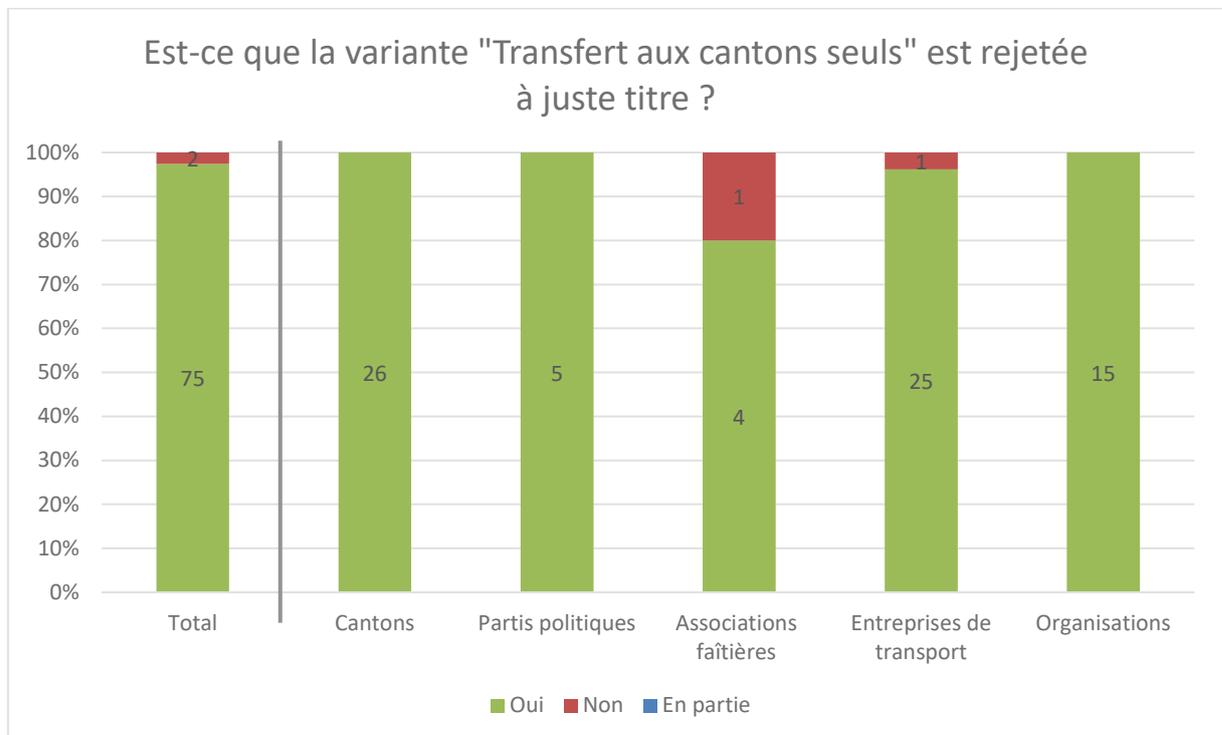
3.2. Décisions de principe par rapport au système

Questions 4a/b liées à la variante «transfert aux cantons seuls»:

Question 4a: Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre?

Opinion générale

77 participants ont répondu à la question sur le «transfert aux cantons seuls». À l'exception de deux réponses, ils considèrent que cette variante est rejetée à juste titre. La grande majorité estime qu'une coordination nationale globale des transports publics, en tant que système interconnecté, est nécessaire et qu'il est important que la Confédération exerce une haute surveillance. Avec la variante «transfert aux cantons seuls», il faudrait s'attendre à davantage de différences de commandes entre les cantons.



En détail

	Oui	En partie	Non
--	-----	-----------	-----



Cantons	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW ; GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	-	-
Partis	PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux	-	-
Associations faitières	SAB, UVS, USS, Travail.Suisse	-	economiesuisse
Secteur des transports publics	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, BVB, CGN, FART, MGB, CPS, RA, CFF, SOB, BERNMOBIL, SZU, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, VBG, VBZ, zb, ZVV, ZVB	-	tpg
Organisations	BPA, SEV, Communes de Haute-Engadine, cP, IGöV, IGöV Suisse orientale, LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATE, SSP, GTRMLU, Kronawitter Innovation	-	-

À l'exception de deux d'entre eux, tous les participants à la consultation ont convenu que la variante «transfert aux cantons seuls» avait été rejetée à juste titre (**OUI**). La majorité des participants considèrent qu'une **coordination générale** des transports publics, en tant que **système interconnecté à l'échelle nationale**, est extrêmement centrale (5 cantons, PS, SAB, 4 ET, LITRA). De nombreuses lignes de TRV **dépassent les frontières cantonales**, ce qui rend nécessaire une vue d'ensemble (7 cantons, PLR, les Verts, PS, Verts'libéraux, UVS, Travail.Suisse, 8 ET, 3 organisations). En outre, les longueurs des déplacements ne cessent d'augmenter et la coordination nationale et intercantonale devient de plus en plus importante (AG). La haute surveillance de la Confédération garantit que le développement du transport intercantonal se fait selon les **mêmes normes** (NW, VD, BOS). Avec la variante «transfert aux cantons seuls», on s'attendrait à davantage de **différences de commandes** (ZG) entre les cantons et l'**influence des commanditaires** vis-à-vis des ET nationales serait réduite (VD). Il est également important de planifier le TGL, le transport de marchandises et le TRV ainsi que l'infrastructure ferroviaire de manière **intégrée** et qu'une coordination nationale avec l'infrastructure ferroviaire ait lieu (SZ, SO, SH). De plus, il serait désavantageux que les systèmes de transport public nationaux soient subordonnés à des **intérêts cantonaux particuliers** (TL, TRAVYS, TRN, IGöV, transfair). Selon la majorité des réactions, le TRV est une **tâche commune**; la Confédération ne doit pas se retirer de la **définition de l'offre de base** (5 cantons, PDC, BERNMOBIL). La Confédération devrait créer un système de **péréquation** financière à l'échelle nationale (ABAG, MGB). En outre, il est proposé d'examiner la dissociation totale des responsabilités entre commande et financement dans le secteur des bus et éventuellement du rail dans le cadre du projet général **«répartition des tâches II»** (ZH, VBG, VBZ, ZVV). Il est également suggéré de viser, au lieu d'un transfert aux cantons seuls, une **régionalisation des commandes de TRV** (UR, BLS, MGB).

Economiesuisse et tpg ont répondu par la **négative**. Economiesuisse soutient que la variante «transfert aux cantons seuls» doit rester ouverte. Dans le cadre de la répartition des tâches II, une approche globale est adoptée, qui devrait au mieux conduire à un examen approfondi de la variante «transfert aux cantons seuls».

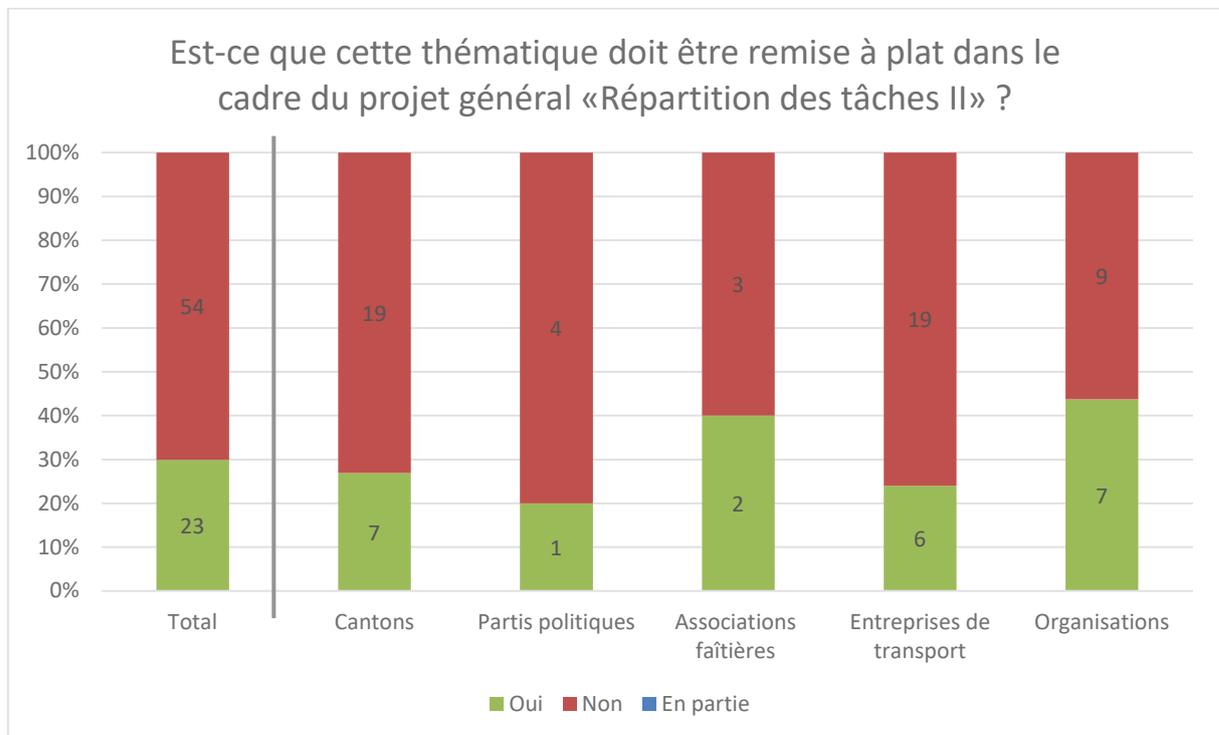
La COMCO s'abstient de répondre à cette question, car du point de vue de la concurrence, des informations supplémentaires seraient nécessaires pour une évaluation.



Question 4b: Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général «Répartition des tâches II»?

Opinion générale

L'OFT a reçu 77 réponses à cette question. Une grande majorité des participants (54 sur 77) sont d'avis que le sujet ne devrait plus être traité dans le cadre du projet «répartition des tâches II». Le système de transport public doit être financé de manière aussi uniforme que possible et planifié de manière intégrée. La minorité favorable (23 sur 77) estime que la question de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, mais aussi celle de la répartition des charges entre les cantons urbains et ruraux, devrait être reconsidérée. En outre, les partisans sont d'avis que les différentes tâches communes doivent être dissociées.



En détail

	Oui	En partie	Non
Cantons	ZH, BE, UR, ZG, AR, SG, GR,	-	LU, SZ, OW, NW ; GL, FR, SO, BS, BL, SH, AI, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU
Partis	Vert'libéraux	-	PDC, PLR, PS, Verts
Associations faitières	SAB, economiesuisse	-	UVS, USS, Travail.Suisse
Secteur des transports publics	FART, SZU, VBG, VBZ, zb, ZVV	-	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, BVB, MGB, CPS, RA, CFF, SOB, BERNMOBIL, Turbo, TL, tpf, tpg, TRAVYS, TRN, vbl
Organisations	BPA, Communes de Haute-Engadine, RAILplus, COMCO, cP, GTRMLU, Kronawitter Innovation	-	SEV, IGöV, IGöV Suisse orientale, LITRA, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATE, SSP



La minorité est favorable (**OUI**) à un nouvel approfondissement du sujet dans le cadre du projet «répartition des tâches II». Les partisans proposent de reconsidérer la question de la **répartition des tâches** entre la Confédération et les cantons, d'une part, mais aussi celle de la répartition des **charges** entre les cantons urbains et ruraux, d'autre part (UR, ZG, GR). Ce projet représente une chance de renforcer le **fédéralisme** GR) et le **principe d'équivalence** (economiesuisse). L'opinion dominante est que diverses **tâches communes** pourraient être dissociées (GR, SAB, economiesuisse). Economiesuisse souhaite que la réforme du TRV **n'anticipe pas** la suite des travaux du projet «répartition des tâches II».

Une nette majorité des participants rejette un nouvel examen du sujet dans le cadre du projet «répartition des tâches II» (**NON**). Le système de transport public doit être **financé de manière aussi uniforme** que possible et planifié de manière **intégrée** (SH, TG). Les transports publics doivent être commandés dans les **zones de circulation** et celles-ci ne coïncident pas toujours avec les **frontières cantonales** (AG, PS, USS, 7 ET, UTP). Le transfert aux cantons seuls ne supprime pas les **interfaces**, mais les déplace ou en crée de nouvelles (AG). En réalité, les flux de trafic dans la petite Suisse sont très **imbriqués** (les chemins de fer intercantonaux représentent 60 %; les lignes de bus/bateaux intercantonaux 15 %) (PS, CPS, CFF, TL, TRN, UTP). Il est important qu'**aucun intérêt cantonal particulier** n'influence le domaine de la politique coordonnée des transports publics (PS). Il est également à noter que le système suisse n'est pas comparable aux **dimensions du** système allemand (AG). La commande du TRV est une **tâche commune de la** Confédération et des cantons (5 cantons). Le TRV est une **préoccupation nationale** et devrait également se voir accorder une importance nationale (PS, CPS, SOB, TL, TRN). Il est également souligné que la question a déjà été examinée de manière exhaustive et rejetée lors du projet de réforme (VS, GE). En outre, un nouvel examen n'est pas nécessaire, puisque les deux variantes de la proposition actuelle respectent les **trois principes juridiques** (subsidiarité, équivalence fiscale et autonomie organisationnelle et financière des cantons) (GE).

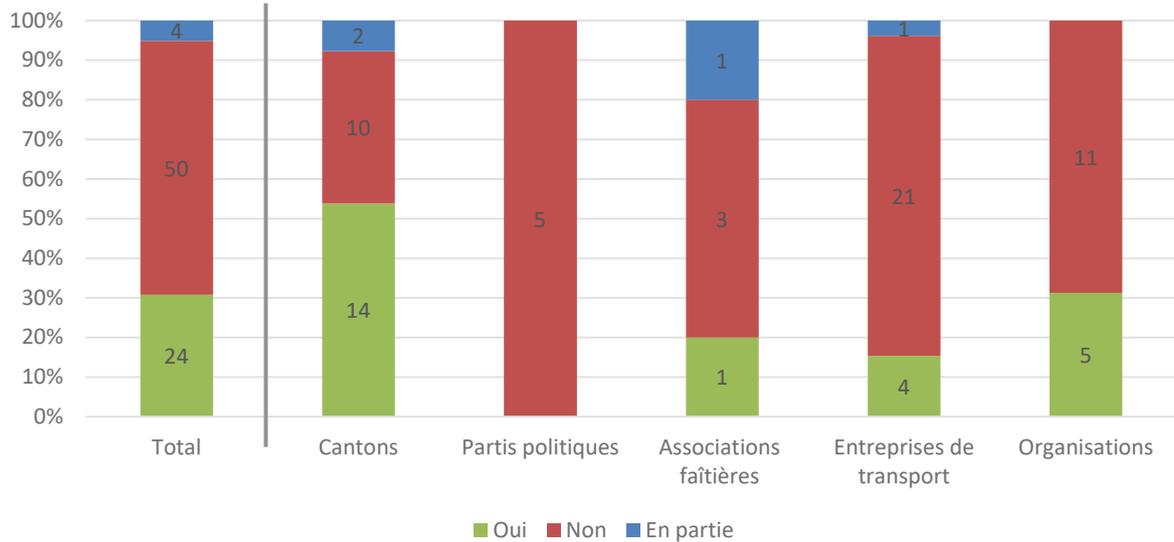
Question 5: Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des TP sont appropriées et suffisantes?

Opinion générale

Cette question a fait l'objet de 78 réponses. Pour environ deux tiers (50 sur 78), les ressources destinées aux innovations dans le secteur des transports publics ne sont ni appropriées ni suffisantes. La majorité des participants est d'avis que les ressources sont trop limitées et que le travail administratif supplémentaire est trop important. Les participants favorables (24 sur 78) reconnaissent que les doubles emplois peuvent être évités et jugent positif que de grands projets d'innovation ne soient pas menés en parallèle.



Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des TP sont appropriées et suffisantes ?



En détail

	Oui	En partie	Non
Cantons	ZH, BE, NW, GL, ZG, FR, SO, AR, AI, SG, AG, VD, VS, GE	SH, BL	LU, UR, SZ, OW, BS, GR, TG, TI, NE, JU
Partis	-	-	PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux
Associations faitières	USS	SAB	UVS, economiesuisse, Travail.Suisse
Secteur des transports publics	SZU, Turbo, VBG, ZVV	ABAG	AAGR, BLS, BOB, BOS, BVB, FART, MGB, CPS, RA, CFF, SOB, BERNMOBIL, TL, tpf, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, VBZ, zb, ZVB
Organisations	SEV, HKBB, IGöV Suisse orientale, RMS, SSP	-	Communes de Haute-Engadine, IGöV, LITRA, RAIL-plus, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATE, cP, GTR-MLU, Kronawitter Innovation

Une minorité considère que les possibilités de financement de l'innovation sont suffisantes (**OUI**). Les partisans de cette proposition considèrent comme positif le fait d'**éviter les redondances** et la **coordination des développements** (NW, VD). Cela permet d'éviter que des innovations majeures soient développées en parallèle par plusieurs entreprises de transport (AG, VS, NW). Le canton de Zoug souhaite un financement ciblé d'innovations définies avec précision. Les cantons de Genève et de Berne proposent que l'on **examine** à intervalles réguliers si les ressources financières sont suffisantes. Le canton de Nidwald suppose que les fonds sont principalement utilisés pour **lancer des projets**. En outre, il faut garantir que les **décisions** relatives aux innovations soient prises **rapidement et de manière décentralisée** (SG) et que l'**accord avec les commanditaires** et la **transparence** soit respecté (SO). La possibilité de financer les innovations sur les **réserves des ET** ou de les **inclure dans l'offre**, dans le cadre d'un **concours d'idées**, est évaluée positivement (AG). Le fait que



des **tiers** puissent participer financièrement à des projets est également considéré comme positif (GE). La **procédure de commande** n'est pas faite pour le cofinancement d'innovations (RMS).

Les quelques participants qui ont répondu «**en partie**» soulignent que si le montant est trop faible, les innovations nécessaires risquent d'être **ralenties** (BL). La promotion de l'innovation proposée va dans la bonne direction, mais elle n'est pas assez poussée (SAB, ABAG). Selon SAB, les entreprises ferroviaires devraient se voir accorder encore plus de liberté pour promouvoir l'innovation. En matière de **coordination** des projets d'innovation et de décision sur l'utilisation du montant, il est jugé important que tous les **acteurs centraux** (CTP, CDCTP, OFT, UTP) soient représentés dans l'**organe de décision** (BL).

La majorité des participants considèrent que les possibilités de financement des innovations dans le secteur des transports publics **ne sont ni appropriées ni suffisantes (NON)**. Une grande partie d'entre eux sont d'avis que le financement est **trop limité** (9 cantons, PDC, PS, Verts'libéraux, 4 ET, 3 organisations). Les fonds destinés à l'innovation doivent être **proportionnels** au chiffre d'affaires du secteur du TRV (CPS). Afin de faire progresser les innovations nécessaires pour que le TRV reste compétitif par rapport au TIM, il faudrait trouver **davantage d'options de financement** et d'**autres solutions** (PDC, PS, ATE). En outre, les innovations ne doivent pas être financées par le crédit TRV, mais par un **nouvel article de crédit** (GR). Kronawitter Innovation suggère que, par exemple, 5 à 10 % du **Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)** ou du **Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)** pourraient être utilisés au lieu de servir à des aménagements physiques. Le canton de Schwyz recommande que **les réserves croissantes des ET** soient également utilisées conformément à l'art. 36 LTV pour des innovations. Une possibilité serait **une affectation obligatoire des excédents**, par exemple dans un fonds, dans lequel les commanditaires pourraient puiser des ressources pour le perfectionnement du système en collaboration avec les entreprises de transport (ZVB). Certains appellent également à un **assouplissement des règles** d'utilisation des bénéfices à inclure dans la réforme (PLR). D'autres sont d'avis que les ressources financières supplémentaires doivent provenir de l'exploitation des transports et non des finances fédérales (économiesuisse). Il convient de soutenir non seulement les projets d'innovation, mais surtout les **projets ayant un impact national ou au moins général** (LU). Il faut non seulement encourager la concurrence, mais aussi la **coopération** entre les entreprises de transport (LU, OW). Il est également signalé que l'obstacle que représente la **convention d'objectifs** est lourd et ne crée pratiquement aucune **incitation** (NE, BS, Verts'libéraux, AAGR). La réglementation doit tenir compte du fait que les innovations nécessitent des **décisions rapides et décentralisées** (BLS, CPS, LITRA). Dans ce contexte, l'idée que les innovations sont convenues par conventions d'objectifs de quatre à six ans n'est pas réalisable (Verts'libéraux). Il ne serait pas propice aux innovations que l'**Administration** décide de leur financement (TG). Le **financement lié au projet** n'est pas efficace car il est long et **bureaucratique** (PLR, PS, 4 ET, UTP). La **charge administrative** pour l'accès aux ressources financières est relativement élevée et représente un obstacle, de sorte que même un projet peut être retardé ou même paralysé par manque de **ressources en personnel** (TRN, zb). Le TRN met également en garde contre les **effets du système de bonus-malus** en conjonction avec les critères de performance. Les **petites ET** devraient également être en mesure de faire avancer des projets innovants dans le secteur sans bu-



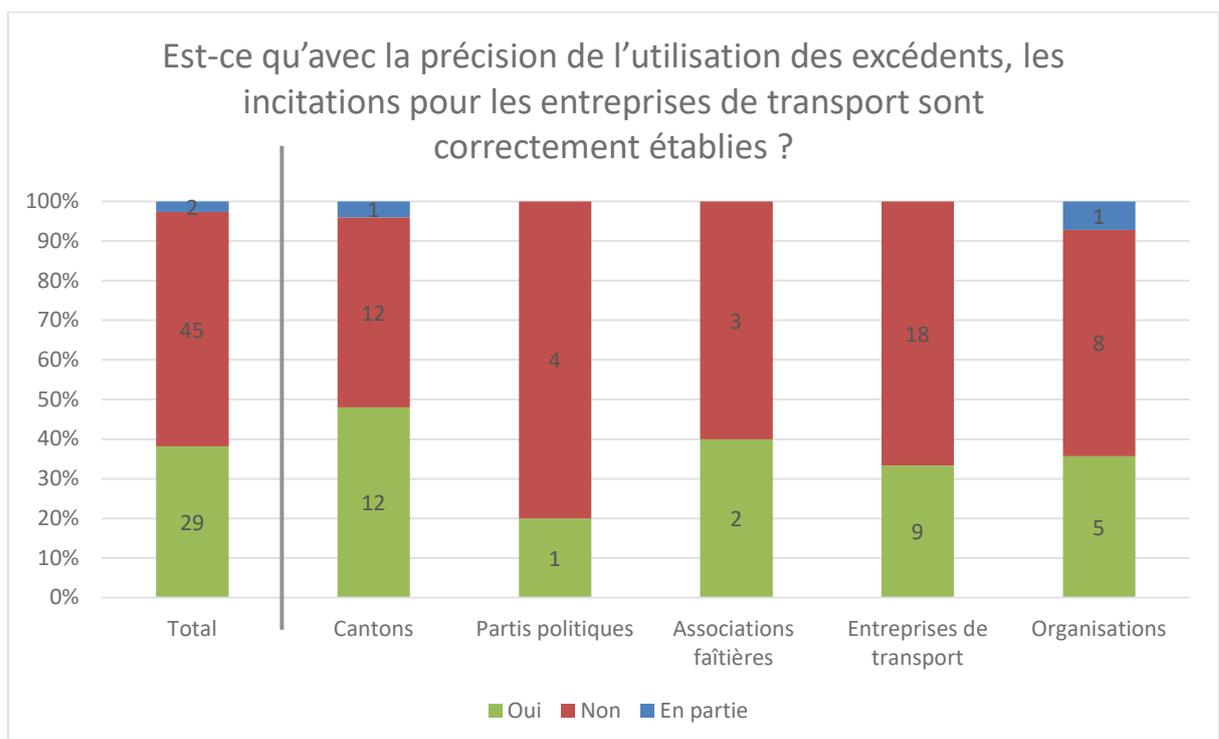
reaucratie, indépendamment des transactions de tiers marchés (zb, RAILplus). Les ET devraient bénéficier d'une plus grande **liberté entrepreneuriale** (PDC, UVS, SAB). La SOB exige de pouvoir soumettre un **forfait innovations** en tant que pourcentage du total des dépenses de transport public au bénéfice d'une indemnisation. En ce qui concerne la mobilité multimodale, la promotion de l'innovation devrait se concentrer sur le **système de mobilité global** et non pas seulement sur des aspects partiels (Kronawitter Innovation).

La COMCO s'abstient de répondre à cette question, mais souligne l'application possible de la **loi sur les cartels** en ce qui concerne les projets d'innovation sectoriels, ainsi que les éventuels **accords de concurrence** selon l'art. 5 LCart.

Question 6: Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies?

Opinion générale

Au total, 76 participants ont répondu à la question. Un peu moins de 40 % (29 sur 76) estiment que les incitations avec précision de l'utilisation des excédents sont correctement fixées. Certains d'entre eux se félicitent du fait que l'utilisation reste en principe la même qu'auparavant, car elle est jugée appropriée. Une majorité des participants (45 sur 76) considère que les incitations pour les entreprises de transport ne sont pas correctement fixées car la précision proposée n'a pas d'impact sur les incitations. Par ailleurs, les entreprises de transport demandent également plus de liberté dans l'utilisation des bénéfices, ce qui permettrait aussi de financer l'innovation.





En détail

	Oui	En partie	Non
Cantons	ZH, BE, UR, NW, ZG, BL, SG, GR, AG, TI, VS, JU	GL	LU, SZ, OW, FR, SO, BS, SH, AR, AI, TG, VD, NE
Partis	Les Verts	-	PDC, PLR, PS, Vert'libéraux
Associations faitières	SAB, USS,	-	UVS, economiesuisse, Travail.Suisse
Secteur des transports publics	ABAG, BOS, CGN, FART, MGB, SZU, tpg, VBG, ZV	-	AAGR, BLS, BOB, BVB, CPS, RA, CFF, SOB, BERNMOBIL, Turbo, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, VBZ, zb, ZVB
Organisations	SEV, IGöV Ost-schweiz, RAILplus, SSP, GTRMLU	Kronawitter Innovation	Communes de Haute-Engadine, cP, IGöV, LI-TRA, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATE

Une minorité des participants considère que les incitations sont justes en spécifiant l'utilisation des excédents (**OUI**). Certains participants apprécient que celle-ci **reste** en principe la **même** et la jugent **appropriée** (4 cantons, 5 ET). Selon les cantons de Berne et d'Uri, l'utilisation proposée des excédents crée des **incitations** suffisantes pour que les entreprises de transport fonctionnent de manière économique. Le canton de Zoug propose d'examiner une **réglementation analogue pour le traitement des pertes**. Pour le canton d'Argovie, il est important que lorsque les entreprises de transport entrent ou se développent dans un secteur purement commercial, les capitaux nécessaires à cette fin ne proviennent pas des bénéfices des secteurs subventionnés. Dans le cas contraire, cela conduirait à **privilegier** les entreprises de transport concessionnaires par rapport aux entreprises de transport du secteur privé purement axées sur l'économie de marché.

Deux des participants considèrent que les incitations attendues des nouvelles règles d'utilisation des bénéfices pour les entreprises de transport ne sont que **partiellement** correctes (GL, Kronawitter Innovation). Pour Kronawitter Innovation, le **problème de la redondance**, qui signifie que de nombreux acteurs suivent le même développement, doit être amélioré.

La plupart des participants ne sont pas d'accord avec la précision de l'utilisation des excédents (**NON**). D'après les réactions reçues, les incitations à travailler de manière plus entrepreneuriale et plus efficace ne sont **pas améliorées** (FR, Verts, Verts'libéraux, RA, TRN). Les cantons de Schwyz et d'Obwald ne voient pas en quoi consiste l'**incitation** si le bénéfice est librement disponible au-dessus d'un certain montant. D'autres participants font remarquer que pour créer de véritables incitations pour les entreprises de transport, il faudrait **étalonner les performances** dès les négociations des offres en comparant les entreprises entre elles (Turbo). Interdire la réalisation de profits moyennant un important dispositif de contrôle pour assurer le respect des règles conduirait à une **réduction des efforts** d'optimisation des processus et de promotion de l'innovation (AAGR). Le système comporte un **risque d'abus** et génère un **surcroît de tâches de contrôle** (economicsuisse). Des voix s'élèvent pour demander que les entreprises de transport aient plus de **liberté et de souplesse** pour l'utilisation des excédents qu'elles ont réalisés elles-mêmes (AI, BS, PDC, PLR, IGöV). Le canton d'Appenzell Rhodes intérieures demande un **assouplissement** limité de **l'utilisation des bénéfices**. IGöV de-



mande une augmentation modérée des parts de bénéfices disponibles pour les projets futurs. Certains participants à la consultation ont proposé que **50 % des bénéfices soient définis comme librement utilisables** (6 ET, LITRA, UTP). Ou bien, la proportion librement utilisable des bénéfices pourrait également être basée sur le **taux moyen de couverture des frais** de l'ensemble du TRV (SOB). D'autres participants suggèrent que l'utilisation des fonds excédentaires soit **totale et libre** et étroitement liée aux appels d'offres concurrentiels (economiesuisse). Cela rendrait obsolètes les transferts supplémentaires de l'État pour le financement de l'innovation (economiesuisse). Les cantons de Lucerne et d'Obwald exigent que les excédents réalisés restent dans le **système de transport public**. Pour le canton de Soleure, le fait que les **grandes entreprises de transport** atteignent rapidement le **seuil** où elles peuvent utiliser librement les excédents, alors que la concurrence est faible, pose problème. S'il y a des incitations financières, les entreprises planifieront des coûts trop élevés et des recettes trop basses. En cas de profits, les entreprises de transport devraient laisser dans les **réserves de fluctuation** les excédents qui résultent par exemple de changements dans les clés de répartition des recettes, de taux d'intérêt bas ou de prix du diesel (LU, OW). L'utilisation de l'excédent devrait dépendre de **projets d'innovation** ou de mesures d'amélioration de la production qui bénéficient entièrement ou partiellement au TRV (VD, NE, UVS). Ceci du point de vue de la **durabilité**, afin que des fonds suffisants soient disponibles pour stimuler l'innovation en faveur de la réduction du trafic et de la durabilité (PS). Le PS et l'ATE proposent de libérer 50 % des bénéfices pour les innovations durables. Les 50 % restants doivent être affectés à une **réserve spéciale** destinée à couvrir les pertes futures (PS, ATE, UTP, RAILplus). Dans la procédure d'appel d'offres, une **marge bénéficiaire et la libre utilisation des bénéfices** doivent être autorisées, contrairement à l'adjudication directe, où les bénéfices doivent rester dans le système de transport public et ne pas être librement disponibles (SH, TG, TL, TRAVYS, LITRA, UTP, RAILplus). Ces demandes sont basées sur les discussions du projet de l'année dernière et sur la proposition de la Confédération disponible à l'époque. Si la libre utilisation de l'excédent est limitée à 33 % seulement, il en résulte un **surendettement** des entreprises de transport public (tpf). Des fonds sont nécessaires à la **qualification du personnel** et au **maintien de bonnes conditions** de travail dans le contexte du développement des entreprises et des défis de la numérisation (Travail.Suisse, transfair). TRN estime que des ressources financières et humaines doivent être disponibles pour permettre aux entreprises d'innover, **d'agir et de réagir rapidement**.

Une réponse générale n'est pas possible du point de vue de la COMCO, car les incitations ne sont fixées que dans le cas de la mise en œuvre de la variante «séparation partielle» et, pour le secteur des bus, uniquement de manière spécifique, lorsque les cantons commandent l'offre.

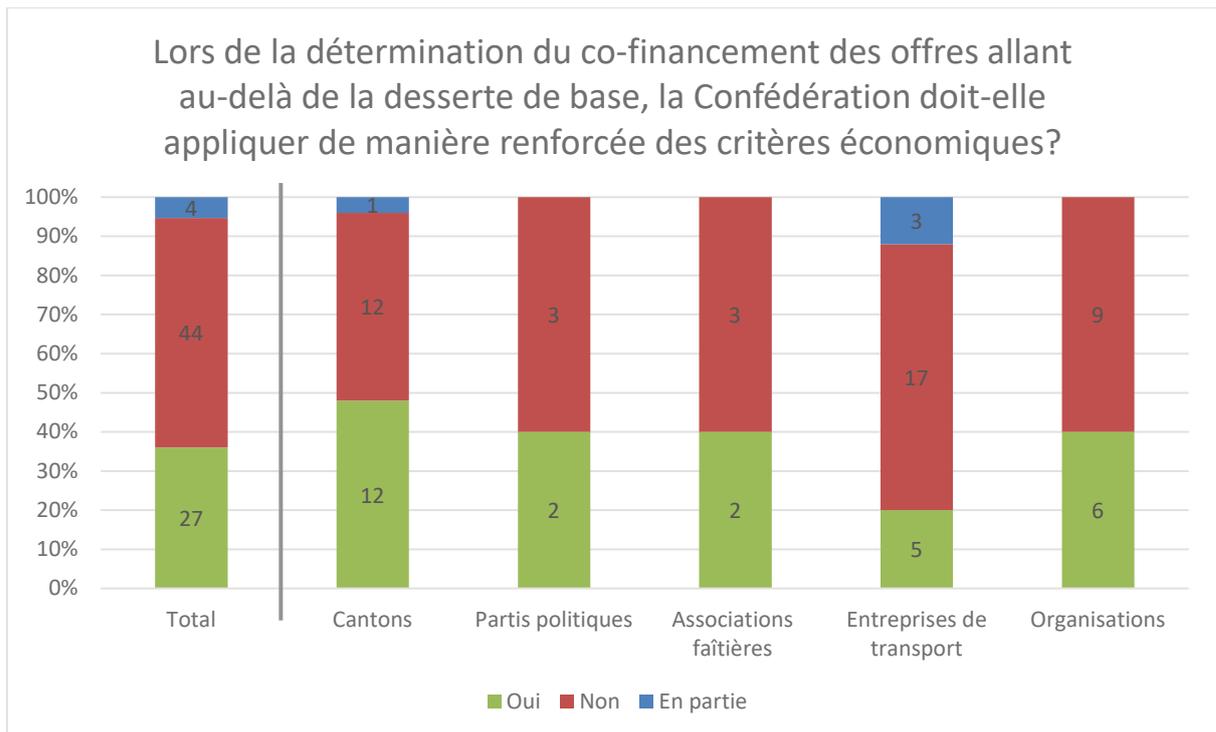
Question 7: Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?

Opinion générale

Au total, 75 participants ont répondu. Nettement plus de la moitié (44 sur 75) considèrent que la Confédération ne devrait pas appliquer de plus en plus de critères économiques lors de l'évaluation du co-financement pour les offres qui vont au-delà de la desserte de base. Cette réponse est justifiée par le



fait qu'en plus des critères économiques, il faut également tenir compte de critères macroéconomiques, environnementaux et de politique régionale. 27 des 75 participants sont favorables à une application accrue des critères économiques en termes d'efficacité, d'efficience et de rentabilité. 4 participants sur 75 sont partiellement d'accord. Ils demandent que les cantons puissent influencer le système d'évaluation, que la délimitation de la part du trafic local soit adaptée et que les nouvelles offres soient prises en compte.



En détail

	Oui	En partie	Non
Cantons	ZH, BE, LU, NW, ZG, SO, BS, AR, AI, SG, AG, TG	SH	UR, SZ, OW, GL, FR, BL, GR, TI, VD, VS, GE, JU
Partis	PLR, Verts, PS	-	BPC, Vert'libéraux
Associations faitières	UVS, economiesuisse	-	SAB, USS, Travail.Suisse
Secteur des transports publics	BLS, BVB, FART, CPS, zb	SZU, VBZ, ZVV	AAGR, ABAG, BOB, BOS, CGN, MGB, RA, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, tpf, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, ZVB
Organisations	Communes de Haute-Engadine, cP, IGöV Suisse orientale, RAIL-plus, COMCO, Kronawitter Innovation	-	SEV, IGöV, LITRA, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATE, SSP, GTRMLU

Nettement moins de la moitié des participants au processus de consultation soutiennent l'application accrue des critères économiques (**OUI**). Selon le PLR, l'application accrue de critères économiques



est **souhaitable**. Certains participants font référence aux **principes d'efficacité, d'efficience et d'orientation économique**, qui sont suivis par une application accrue de critères économiques (SG, COMCO), ce qui permettrait d'**utiliser correctement les ressources financières**, en particulier lorsque la densité de population est suffisante dans les régions périphériques et que les **régions touristiques** sont disposées à passer aux transports publics (Communes de Haute-Engadine). Une définition plus stricte des critères économiques dans le processus de commande pourrait favoriser une **orientation systématique sur la demande**. Un **ajout à l'art. 7 OITRV** serait utile afin de prendre en compte des critères tels que les coûts complets par voyageur-kilomètre, le taux d'occupation (voyageurs/sièges-kilomètres) ou le degré de couverture des frais (recettes/coûts complets) (économiesuisse). Certains appellent également à appliquer des critères économiques **aux offres de la desserte de base** (Kronawitter Innovation). Les critères devraient prendre en compte la **taille du réceptacle de transport** (taille du véhicule) et les conditions économiques qui en résultent (BE). Les **critères actuels** pour la définition du TRV et les dispositions relatives à l'offre excédentaire et au tracé des lignes doivent impérativement être **adaptés**. Le canton de Nidwald souhaite que les cantons puissent **influencer** dans une certaine mesure les critères économiques appliqués. Il est important pour le canton de Bâle-Ville et pour l'UVS que l'application des critères économiques ne devienne pas une **mesure d'économie**. Le canton de Zoug souhaiterait que l'on **renonce** à des critères d'exclusion formels, comme le **«trafic parallèle»**. La **valeur-limite de demande** ne devrait plus être la **même** pour les services de transport par rail et par bus. La réduction du cofinancement fédéral devrait se faire sur la base d'un pourcentage et sans marge de tolérance. En outre, la **délimitation de la part du trafic local** d'une ligne de TRV doit être supprimée ou ajustée. Selon le canton de Thurgovie, la définition du trafic local avec une distance de 1,5 kilomètre de la gare la plus proche est arbitraire. Il est important pour les Verts/libéraux que la Confédération veille à ce que les **coûts externes** dans le secteur des transports – causés notamment par les émissions de gaz à effet de serre, de bruit et de polluants – **soient systématiquement internalisés** (demande de tarification de la mobilité). Il est important de promouvoir et de soutenir les offres complémentaires ou alternatives afin de pouvoir proposer une mobilité adéquate dans les régions périphériques et les zones rurales pour les lignes à faible fréquentation (CPS). La **guerre des prix** entre les chemins de fer et les routes ainsi qu'entre TP et TIM en raison d'un rapport coût/bénéfice insuffisant ne doit pas s'intensifier inutilement aux dépens des chemins de fer et de l'ensemble du système de transport public (RAILplus). Le canton de Zurich déclare que **sans connaissance des nouveaux critères, il n'est pas possible d'évaluer** dans quelle mesure ceux-ci peuvent être conciliés, sur la base de considérations économiques, avec la garantie de la desserte de base et avec les conditions générales de transport.

Les participants qui sont d'accord **en partie** demandent aussi que les cantons puissent exercer une influence sur le **système de mesure** et que les **répercussions du** changement de système puissent être évaluées avant que la décision soit prise (SH). En outre, la **délimitation de la part du trafic local doit être** adaptée ou supprimée et les **nouvelles offres** doivent également être prises en compte dans la phase d'introduction (SH). SZU, VBZ et ZVV déclarent qu'**une évaluation** ne saurait se faire sans connaissance des nouveaux critères.

Une majorité des participants rejette l'idée que la Confédération devrait de plus en plus appliquer des critères économiques lors de l'évaluation de son cofinancement pour les offres qui vont au-delà de la

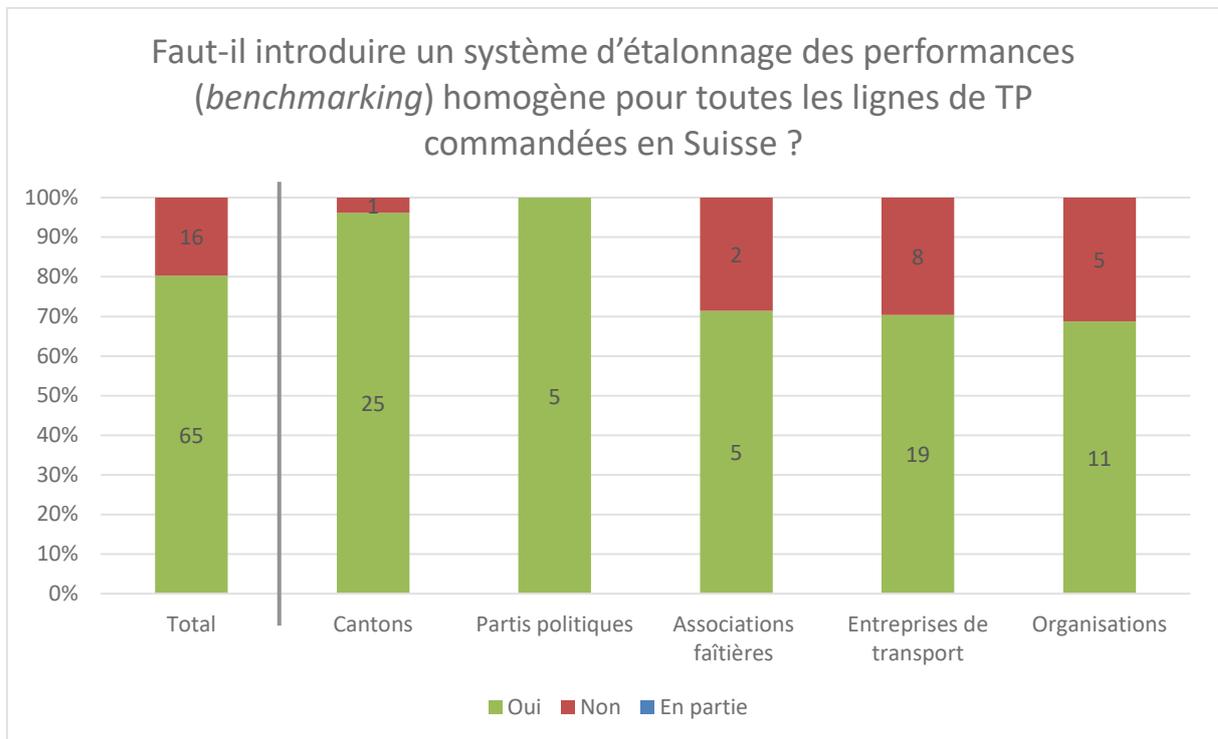


desserte de base (**NON**) parce que les **critères économiques** ne doivent **pas être les seuls déterminants pour l'évaluation**. Le retrait partiel de la Confédération de la desserte de base toucherait principalement les **régions périphériques et de montagne**. Or le TRV doit continuer à garantir le **raccordement** de toutes les régions périphériques au système de transport public. Une **société à deux vitesses** qui désavantagerait les régions rurales, financièrement faibles et peu peuplées, serait inacceptable. Les critères économiques ne doivent pas entraîner une **détérioration de la sécurité des transports**. Des éléments de la **politique cantonale ou du développement économique régional** doivent également être pris en compte. Ce ne sont donc pas des critères microéconomiques, mais plutôt l'importance du TRV des points de vue **de l'économie nationale et des politiques régionale et environnementale** qu'il faut prendre en compte prioritairement (GR, VS, NE, PDC, PS, Verts, LI-TRA, UTP, ATE, ZVB, BOS). D'autres **critères d'approvisionnement et de qualité** tels que la qualité des correspondances ou la chaîne de voyage devraient également être inclus (tpf, TRAVYS, Thurbo). Selon le PS, la **promotion et le soutien des offres complémentaires ou alternatives** sont importants. SAB demande l'introduction d'un **bonus** pour la desserte des zones peu peuplées. Dans une logique modale de transport, **les dimensions de service** devraient être davantage mises en avant (RA). On constate également que, compte tenu des critères économiques, les transports publics n'augmentent guère leur **part dans le trafic de loisirs** (ATE). Pour certains des participants, **les critères actuels** sont déjà **satisfaisants** et doivent être **conservés** (SZ, FR, BL).

Question 8: Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse?

Opinion générale

81 participants se sont exprimés sur cette question. Une nette majorité (65 sur 81) y est favorable dans le contexte du gain d'efficacité. Une minorité (16 sur 81) des participants rejette un étalonnage des performances national uniforme, car il n'est pas possible de tenir compte des circonstances et conditions spécifiques et régionales.



En détail

	Oui	En partie	Non
Cantons	BE, LU, UR, SZ, OW, NW ; GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	-	ZH
Partis	PDC, PLR, Verts, PS, Vert'libéraux	-	-
Associations faitières	ACS, UVS, SAB, economiesuisse, Travail.Suisse	-	USAM, USS
Secteur des transports publics	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BVB, FART, MGB, CPS, RA, CFF, SOB, Turbo, TL, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, zb, ZVB	-	BOS, CGN, BERNMOBIL, SZU, tpf, VBG, VBZ, ZVV
Organisations	HKBB, IGöV, LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATE, COMCO, GTRMLU, Kronawitter Innovation	-	SEV, Communes de Haute-Engadine, IGöV Suisse orientale, SSP, cP

La grande majorité des participants a répondu par l'affirmative (**OUI**). La plupart considèrent qu'un système de benchmarking est très positif, car il **incite à accroître l'efficacité** (4 cantons, PDC, PS, Verts'libéraux, UVS, SAB, ATE, COMCO, AAGR, economiesuisse). Le maintien ou l'amélioration de la **qualité et de la sécurité des services** doit être une priorité (Travail.Suisse). L'étalonnage des performances ne doit pas seulement porter sur l'efficacité économique d'une offre, mais aussi sur les **aspects écologiques et les conditions de travail** ainsi que sur l'**organisation des clients** (Verts, PS, IGöV). Un système commun d'étalonnage des performances devrait tenir compte des **spécificités régionales** – topographiques ou démographiques – et des différents **modes de transport** (SO, GR). Ce



serait le seul moyen de garantir qu'un d'étalonnage des performances au niveau national **tiendrait compte** de tous les divers modes de transport, lignes et conditions géographiques (GE, SO). Certains pensent qu'il serait bon que les **systèmes** cantonaux de **benchmarking actuels soient pris en compte** dans la conception (BE, LU, OW, BL, AG, CPS). Cependant, il est également proposé que les entreprises de transport **elles-mêmes** développent un système de benchmarking ou au moins y **participent sur un pied d'égalité** (PLR, PS, Travail.Suisse, 9 ET, 5 organisations). Certains partisans considèrent qu'il est important que le système de benchmarking soit mis en œuvre de la manière la plus **uniforme** possible (VS, GL, Verts'libéraux, CFF, Turbo, LITRA, ATE). En outre, les ET ne devraient être soumises qu'à un seul étalonnage des performances : après l'introduction d'un benchmarking national, les cantons et les associations tarifaires devraient **renoncer à leurs propres systèmes** (SOB). Certaines prises de position demandent que les indicateurs d'étalonnage restent **confidentiels** sauf pour les ET et les commanditaires, afin d'éviter le risque de comparaisons qui donneraient une **image faussée en** raison de circonstances différentes (TRN, RAILplus, zb). L'échange d'informations pourrait avoir des effets **proconcurrentiels** si les **asymétries d'information** sont corrigées ou si les **coûts de recherche** sont réduits (COMCO). L'effet **pro- ou anticoncurrentiel** d'un étalonnage des performances dépend de l'agencement concret de l'échange d'informations et de la **structure et des caractéristiques** du marché concerné (COMCO). À titre de principe, il convient d'exiger que l'échange d'informations requis pour l'étalonnage des performances soit réduit à ce qui est **indispensable** pour en atteindre les objectifs et donc au **strict nécessaire**. Cela permettrait d'éviter que le benchmarking donne lieu à des échanges d'informations susceptibles d'avoir un **effet de restriction de la concurrence** (COMCO). Selon la pratique antérieure des autorités de la concurrence, l'échange d'**informations** sensibles, pas nécessairement secrètes, mais généralement **confidentielles, propres à une entreprise** est généralement considéré comme **problématique** (COMCO). En outre, en ce qui concerne l'**actualité des informations**, il est généralement admis que la prudence est de mise lors de l'échange de données et de prévisions actuelles, alors que l'échange de données historiques donne moins lieu à des effets problématiques du point de vue du droit des cartels (COMCO). Ensuite, la **fréquence** de l'échange d'informations est également déterminante, car plus souvent les données sont échangées, plus il est facile et rapide d'adapter ou d'aligner les **stratégies des entreprises** (COMCO). Certaines entreprises de transport craignent qu'une utilisation stricte comme instrument de contrôle et de sanction ne mette en **péril le partenariat et la coopération** entre les entreprises de transport (CFF, ZVB). L'étalonnage des performances ne doit pas donner lieu à des **mesures qui mettraient en danger l'existence** d'une entreprise ou affecteraient les **conditions d'engagement** (MGB, Travail.Suisse). Le benchmarking doit rester un **outil de travail** réservé exclusivement à l'amélioration des services du système (TRN). Un système de benchmarking devrait également être possible pour les **offres axées sur la demande** (Kronawitter Innovation). Certains participants ont apprécié l'introduction facultative d'un **système de bonus-malus** dans le cadre de conventions d'objectifs (BE, GE). Les **critères et indicateurs** appropriés seraient alors à clarifier plus en détail (BE). Un système de bonus-malus doit être manipulé avec précaution pour **éviter des effets négatifs** sur le personnel (Travail.Suisse, transfair). L'étalonnage des performances doit répondre aux exigences de **traçabilité et de transparence** (BS, PDC, PS, Verts'libéraux, UVS, AAGR, ZVB, IGöV, LITRA, transfair). Cette transparence supplémentaire profite d'une part aux commanditaires, qui ont de facto peu d'ET à choix pour l'adjudication directe d'une ligne de transport public particulière, et d'autre part au public, qui peut s'informer sur le travail des sociétés de transport (Verts'libéraux, SAB).



Pour les **petits cantons**, comme le canton de Zoug, un système national de benchmarking est utile. Il garantit que les services définis sont fournis à des **prix compétitifs** (AAGR). Pour garantir la comparabilité, il convient non seulement de comparer le TRV en interne, mais **aussi** à **d'autres modes de transport** (economiesuisse). Le canton de Nidwald considère qu'un système de benchmarking est utile et nécessaire lorsqu'il **n'y a pas d'appel d'offres pour les lignes**. Le benchmarking devrait être **simple et peu coûteux** (FR)

Certains font remarquer que la variante **«séparation partielle»** ne permet pas d'effectuer un benchmarking national sur les lignes de bus auxquelles la Confédération participe, mais nécessiterait plusieurs évaluations cantonales ou régionales (VD). Pour les entreprises de transport opérant dans plusieurs cantons ou régions, ce serait coûteux (VD).

Une minorité relativement faible s'oppose à un benchmarking national, car les **conditions et circonstances particulières** des cantons n'y seraient pas suffisamment prises en compte (USAM, tpf, BOS, BERNMOBIL, SSP). En outre, les lignes de transport public en Suisse ne sont pas uniformes (BOS). Le canton de Zurich, VBG, VBZ et ZVV aimeraient **se passer** complètement d'un benchmarking national. La **Confédération** ne contribue pas financièrement à toutes les lignes et ne devrait donc **pas** être **autorisée** à introduire un benchmarking national (USAM, cP). Si le benchmarking devait néanmoins être introduit, il doit nécessairement se limiter aux **lignes commandées conjointement** par la **Confédération et par les cantons** (ZH, VBG, VBZ, ZVV). La variante **«séparation partielle»** ne pourrait être soutenue qu'à la condition de renoncer à un benchmarking national des prestations commandées par les seuls cantons. La CGN écrit qu'un calibrage n'aurait pas de sens pour la **navigation**, car les offres et la fréquentation sont trop faibles. L'élaboration et la mise en œuvre d'un système national de benchmarking sont qualifiées de **complexes et coûteuses** (tpf). En outre, cP considère que si ledit système est basé sur des indicateurs qualitatifs existants, cela peut conduire à une augmentation de la proportion des **coûts non couverts**. Un benchmarking basé uniquement sur la **rentabilité** est contre-productif (USS, SSP). Une comparaison devrait également inclure des valeurs indicatives du personnel telles que les **salaires, les conditions d'engagement et de travail, les dispositions en matière de retraite et les ressources en matière de formation et de perfectionnement** des entreprises faisant l'objet de l'évaluation (USS, SEV, SSP). En outre, la **mauvaise expérience** des comparaisons de benchmarking est mentionnée (BERNMOBIL). Une proposition consiste à renoncer à l'établissement des performances et à collecter des **données simples et comparables sur les prestations** (BERNMOBIL). Cela est lié à la crainte d'un **surcroît de travail** considérable pour les commanditaires et les entreprises de transport (Communes de Haute-Engadine, RMS, SEV). Il ne faut pas oublier que le TRV n'est pas un **marché** ouvert du secteur privé, mais un **marché subventionné et réglementé** (SEV).

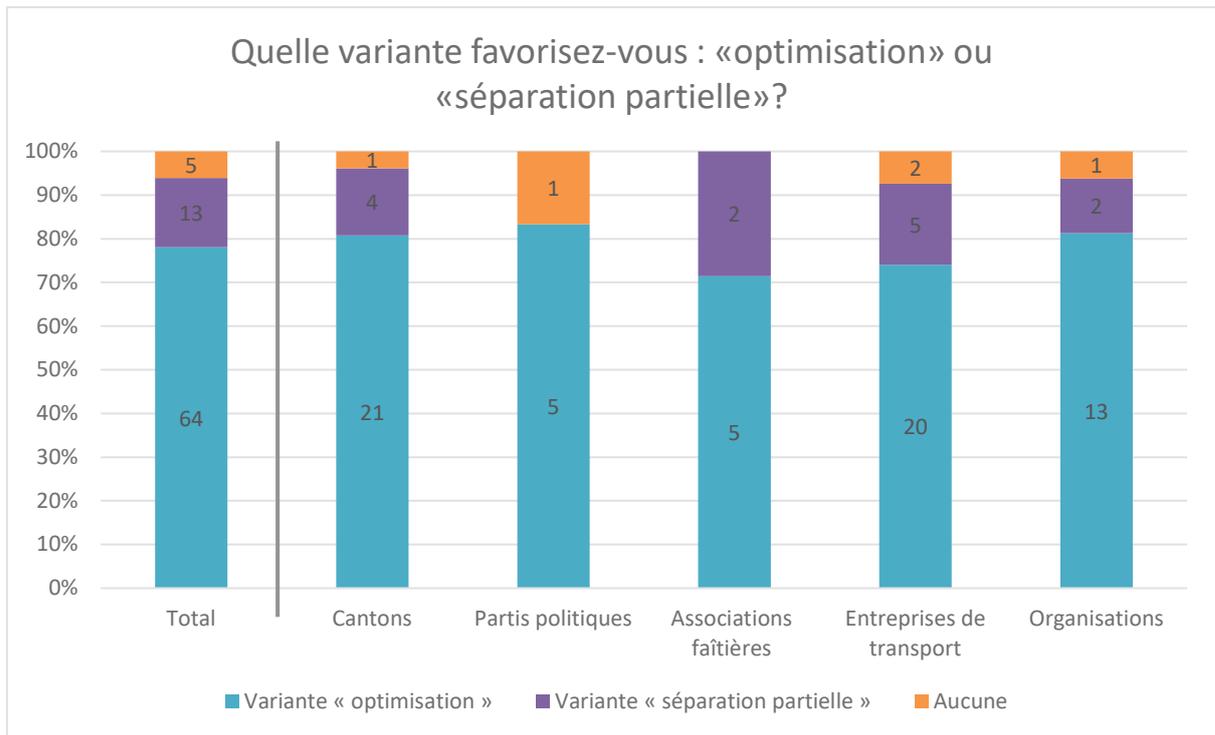
3.3. Choix et disposition des variantes

Question 9 : Quelle variante favorisez-vous, «optimisation» ou «séparation partielle»?



Opinion générale

82 participants commentent les deux variantes « optimisation » et « séparation partielle ». La grande majorité (64 sur 82) préfère la variante « optimisation ». Pour la plupart, la variante « optimisation » correspond aux objectifs de la réforme et s'appuie sur le procédé qui s'est avéré probant. Seul un sixième environ des participants (13 sur 82) sont favorables à la variante de « séparation partielle », car elle applique le principe de subsidiarité et élimine les difficultés de délimitation entre trafic local et régional. 5 des 82 participants ne soutiennent aucune des variantes, préférant le statu quo.



En détail

	Variante «Optimisation»	Variante « séparation partielle»	aucune
Cantons	BE, LU, UR, SZ, OW, NW ; GL, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU	ZH, ZG, SG, NE	FR
Partis	PDC, PLR, Verts, PS, Vert'libéraux	-	UDC
Associations faitières	ACS, UVS, SAB, USS, Travail.Suisse	USAM, economiesuisse	
Secteur des transports publics	AAGR, ABAG, BOB, BOS, BVB, CGN, FART, MGB, CPS, RA, CFF, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, TRAVYS, TRN, vbl, zb, ZVB	SZU, tpg, VBG, VBZ, ZVV	BLS, tpf



Organisations	SEV, HKBB, IGöV, IGöV Ostschweiz, LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATE, SSP, GTRMLU, Kronawitter Innovation	BPA, cP	Communes de Haute-Engadine
----------------------	--	---------	----------------------------

Une majorité des participants à la consultation soutient la variante «**optimisation**». Dans l'ensemble, selon les participants, la variante «optimisation» peut mieux répondre aux **objectifs** de la réforme, car elle s'appuie sur des procédures **éprouvées**. Pour nombre d'entre eux, la **coopération intercantonale** est centrale en raison des lignes de bus transcantionales (BE, AG, PLR, PS, ACS, Travail.Suisse, BOS, CFF, TL, ZVB, LITRA, SWISSRAIL). Le transport public est un système fortement interconnecté et une **tâche** clairement **intégrée** (AG, UVS, CGN). La Confédération devrait avoir une **fonction générique d'agrégation** dans toute la procédure et devrait également participer à la commande des **services de bus** (AI, HKBB, ATE). L'**absence de surveillance** des compagnies de bus **par l'OFT** est un inconvénient de la variante «séparation partielle» (LU, SZ). Dans le cas des entreprises actives au niveau national et intercantonal, il est important de **procéder à une réflexion d'envergure nationale**, car les contributions des autres régions peuvent être utiles pour l'évaluation des offres dans le secteur des bus, et la Confédération dispose d'une **vue d'ensemble** de tous les services (AG, BE). Tant que la surveillance des processus de commande et de financement reste du ressort de la Confédération, les **risques financiers** pour les cantons sont également gérables (SZ). En outre, les **petits commanditaires** seraient affaiblis s'ils perdaient la Confédération en tant que partenaire de commande (TG, JU). Il est également souligné qu'avec la variante «séparation partielle», la comptabilité des entreprises de transport exclusivement routier, telles que CPS, **ne pourrait plus être contrôlée par la Confédération** et aucune influence ne pourrait être exercée (VD, JU). L'OFT joue un rôle important dans le transport par bus, comme l'a montré l'**affaire CarPostal** (AG, VS, GE). Par conséquent, il convient que la Confédération assume sa **responsabilité** en tant que commanditaire dans le processus de financement et de commande (ACS, USS, BERNMOBIL, ATE, SSP). La majorité des participants s'accordent à dire que la variante «séparation partielle» génère des **coûts supplémentaires** et un **effort de coordination accru** pour les cantons (LU, OW, BE, SZ, AG, UVS, TL, zb, HKBB). En effet, dans cette variante, les cantons devraient introduire des **règles et des structures** pour coordonner la commande et régler les litiges (LU, SZ). La variante «optimisation», quant à elle, garantit l'**uniformité de la procédure** ainsi que le **processus de planification participative** (BE, BS, UR, TL, TRAVYS, LITRA). Si les cantons disposaient d'une plus grande marge de manœuvre, les procédures finiraient par varier d'un canton à l'autre au fil du temps, ce qui augmenterait la **complexité** (BE, BL, VD, ATE). La variante «séparation partielle» n'apporterait donc aucun **gain d'efficacité** substantiel dans le processus de commande du trafic local et régional (Verts). Les interfaces entre le trafic régional et local sont aujourd'hui facilement gérées de manière uniforme (BE). Une autre prise de position concerne les **contributions fédérales indexées**, qui ne tiennent compte ni des spécificités régionales ni de l'évolution de la population (OW, VD). Il existe un risque que les cantons disposant actuellement de services de bus bien développés soient **favorisés**, tandis que les autres seraient pénalisés (BE). Ceci est contraire au **principe de l'égalité de traitement** (BE, VD). Un point est critiqué : avec la variante «séparation partielle», les cantons pourraient appliquer des **règles d'exception dans le système tarifaire** pour le service direct (PS). Cela compliquerait le système tarifaire et le fragmenterait (PS). Un **financement commun** de la Confédération et des cantons pour les transports publics (TGL, TRV et



trafic local) doit être visé (TG). Cela permettrait de développer un **système tarifaire uniforme et simple** (TG). Un financement différent des bus et des chemins de fer créerait des **incitations à effets indésirables** (BE, VD, Verts'libéraux, BERNMOBIL). Pour un canton, la décision de conserver le train pourrait être plus lucrative, même si un bus serait globalement plus économique (BE). La variante «séparation partielle» ne constituerait pas un **désenchevêtrement** systématique, car la Confédération continuerait à participer financièrement au TRV (Verts'libéraux) des bus et des bateaux. Le **cofinancement** consiste en fonds à affectation obligatoire que le Parlement ne peut pas influencer dans le processus budgétaire. La proportion de ce type de **fonds** dans le budget fédéral est déjà très élevée et ne devrait pas être augmentée davantage (Verts'libéraux). La variante «séparation partielle» est considérée comme une **mesure irréversible**, tandis que la variante «optimisation» peut être **perfectionnée** (SO, BS). SAB privilégie une variante **«Optimisation +»**.

Les partisans de la variante «séparation partielle» demandent que le **principe de subsidiarité** soit systématiquement pris en compte (ZH, VBG, ZVV). La variante «séparation partielle» est appréciable dans le contexte des travaux en cours pour revoir la **répartition des compétences** entre la Confédération et les cantons (SG, cP). En outre, elle élimine les **difficultés de délimitation** entre trafic de bus local et régional (ZH, USAM, ZVV). Le financement par indexation des forfaits fédéraux deviendra également **plus fiable et plus calculable** (ZH, ZVV). Dans la variante «optimisation», la **procédure de commande** est critiquée car elle est **rigide**, et parce que la contribution fédérale par ligne doit être proposée, convenue et facturée (ZG) pour un nombre de courses défini. Même au-delà de la variante de «séparation partielle», il existe diverses possibilités d'influencer positivement l'**évolution des prix et des coûts** et de réduire les **incitations à effets indésirables** sur le TRV (economiesuisse). La variante «séparation partielle» permettrait également une **meilleure coordination** entre les cantons et la Confédération, car il n'y a qu'un seul interlocuteur (tpg). Il convient de **renoncer au benchmarking national** pour les prestations commandées par le seul canton (ZH, VBG, VBZ, ZVV). La solution centralisée pour l'étalonnage des performances est en contradiction avec le principe de subsidiarité et doit donc être rejetée (VBZ, ZVV). Les systèmes de benchmarking développés par les cantons et les entreprises de transport sont déjà des éléments importants qui sont constamment adaptés et développés (VBZ, ZVV).

Certains participants sont satisfaits du **statu quo** et rejettent les deux variantes (FR). D'après eux, il n'y a **pas besoin de réforme, le système actuel s'est avéré probant** et aucune des deux variantes ne présente un potentiel de perfectionnement (FR, UDC). Il est également indiqué que la pondération entre principe de subsidiarité et coordination générale est avant tout une question de politique de l'État et des transports et qu'elle devrait être **laissée ouverte** du point de vue de la concurrence (COMCO).



Question 10: Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante «optimisation»?

Opinion générale

58 participants font des suggestions pour améliorer la variante «optimisation». Les suggestions d'amélioration portent, entre autres, sur l'étalonnage national des performances, les conventions d'objectifs, l'utilisation des bénéficiaires, les incitations, le financement des innovations, le crédit d'engagement, les règles d'exception, l'approbation des moyens d'exploitation, la numérisation, le niveau des tarifs et le contrôle sous l'angle du droit des subventions.

En détail

	ont soumis des propositions
Cantons	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW ; GL, ZG, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE
Partis	PDC, PLR, Verts, PS, Vert'libéraux
Associations faitières	SAB, USAM, Travail.Suisse
Secteur des transports publics	AAGR, BLS, BOB, FART, MGB, CPS, RA, CFF, SOB, BERNMOBIL, SZU, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, VBG, VBZ, zb, ZVV, ZVB
Organisations	IGöV, LITRA, RAILplus, RMS, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATE, GTRMLU, Kronawitter Innovation

Pour certains participants, les propositions d'amélioration pour simplifier le processus de commande ne vont pas assez loin (tpf, ZVB, economiesuisse). Celles de la variante «optimisation» se réfèrent aux points suivants:

Le canton de Zurich, BERNMOBIL, VBG, VBZ, ZVV veulent renoncer en principe à l'étalonnage **national des performances**. Pour le canton de Berne, en revanche, il est important que les **critères et les indicateurs** soient clarifiés de manière sérieuse, car les entreprises de transport n'influencent que partiellement elles-mêmes les critères de qualité.

Un autre point concerne les **conventions d'objectifs**, qui ne créent pas de valeur ajoutée, mais requièrent un travail administratif supplémentaire, et risquent de compliquer les procédures de commande (ZH, USAM, VBG, VBZ, ZVV). Si les entreprises de transport opèrent dans différentes régions pour des périodes de concession différentes, les conventions d'objectifs couvrant l'ensemble du réseau d'une entreprise de transport **ne sont pas praticables** (BE). De même, elles ne sont pas opportunes dans le cas des **installations à câbles** (RMS). Les propositions concernant les conventions d'objectifs devraient être remaniées et clarifiées (VS). Les CFF proposent pour le rail des conventions d'objectifs sur 12 ans, qui se concrétiseraient en trois offres et conventions d'offres quadriennales pour chaque zone de marché/faisceau de lignes. Une réduction de la **période d'offre** à un an risque de **détériorer le processus de commande** (SG). L'introduction obligatoire de conventions d'objectifs entre les entreprises de transport et les commanditaires sur une période de quatre à six ans n'aurait pas de sens, en particulier pour les **petites entreprises de transport** ayant peu de lignes (SG). Il y a lieu de renoncer aux convention d'objectifs obligatoires (ZH, VBG, VBZ, ZVV).



Le canton de Schwyz ne comprend pas pourquoi il y aurait une **incitation alors que les bénéfices** dépassant un certain niveau seraient **librement disponibles**. Le PDC, le PS, les Verts'libéraux, CPS, LITRA et l'ATE ne voient **pas de base légale efficace ou pertinente** pour créer des incitations à l'augmentation de la productivité et de l'efficacité des entreprises de transport. LITRA parle d'une occasion manquée. Les cantons de Schaffhouse, Appenzell Rhodes-Extérieures, Appenzell Rhodes-Intérieures et Thurgovie exigent que la marge bénéficiaire et la libre affectation des bénéfices soient autorisées dans la **procédure d'appel d'offres**. Un **assouplissement relatif** de l'utilisation des bénéfices est souhaité (AR, AI, BLS, CPS). Le BLS demande un réexamen du **«modèle de contrat brut»** qui réforme le système. Selon ce modèle, les entreprises de transport responsables des coûts recevraient un pourcentage des produits sous forme de marge. Le PS souhaite un financement adéquat des **innovations**. De surcroît, il faut des **mesures** appropriées qui tiennent compte du **court terme et de la dynamique**, afin que les entreprises de transport puissent tester les innovations (Verts'libéraux). Dans l'idéal, une option de période de commande de deux ans pour les offres innovantes serait maintenue (Kronawitter Innovation). Le canton de Neuchâtel exige que 50 % des bénéfices puissent être utilisés pour l'innovation. Le canton de Genève va dans le même sens, en exigeant que 50 % des excédents soient utilisés librement. En outre, le seuil de 25 % du chiffre d'affaires annuel devrait être abaissé à 15 ou 20 % (GE). Lors de la détermination de la **participation fédérale** par canton, le **trafic parallèle et le trafic local** devraient désormais également être pris en compte (ZG). La distinction entre les offres autofinancées et indemnisées des CFF est remise en question, c'est-à-dire la **répartition entre le trafic local et régional** (GR). Pour SAB et IGöV, le **trafic de nuit** et le trafic de desserte des zones avec une certaine **demande** touristique, c'est-à-dire **saisonnière**, doivent également être indemnisés. C'est pourquoi les fonds destinés à la desserte des régions périphériques doivent également être augmentés (SAB). IGöV demande que les suppléments de nuit soient systématiquement supprimés. D'autres souhaitent que le **crédit d'engagement** soit introduit **au niveau cantonal** (Travail.Suisse, SOB, TL, zb, ZVB, RAILplus, transfair, UTP). Les CFF veulent lier les offres sur 4 ans à des crédits d'engagement de la Confédération et des cantons afin de garantir la planification et le financement. CPS propose également des instruments au niveau cantonal pour assurer un financement sur plusieurs années. Malgré la sécurité financière accrue, une certaine **flexibilité** est également nécessaire de la part des entreprises de transport afin d'adapter continuellement les offres et les innovations à la demande (TL). En outre, les **modes de transport doivent être** considérés de **manière plus différenciée** (Travail.Suisse, TL, TRN, zb, transfair, UTP). Cela signifie que l'ensemble du processus de commande doit être pris en compte (TL, TRAVYS, TRN). BERNMOBIL exige que le financement de l'exploitation des tramways soit explicitement déclaré. Les temps de fonctionnement de la convention sur les prestations de l'infrastructure doivent être synchronisés avec la procédure de commande du TRV (CFF).

En outre, les **exceptions** doivent être conçues de manière que les cantons puissent les déterminer en accord avec la Confédération (ZH, ZVV).

L'art. 31a LTV devrait être adapté en ce sens que le Conseil fédéral règle les **principes de l'offre commandée conjointement** en accord avec les cantons (SH, TG).

Le canton de Lucerne exige que les **autorisations des moyens d'exploitation** ne nécessitent pas nécessairement l'**approbation** de tous les cantons concernés si leur part est très faible. Matterhorn



Gotthard Bahn souhaite que celles-ci soient plus **contraignantes** en ce qui concerne l'évolution de l'indemnité.

Les cantons de Lucerne et d'Obwald demandent que les **plates-formes de commande numérique** soient également adaptées au trafic local. Le canton de Bâle-Campagne souhaite simplifier le traitement des données et l'échange de données entre les entreprises de transport, les cantons et l'OFT, par exemple au moyen d'une **base de données centrale**. CPS, RA et CFF suggèrent de simplifier le **processus de commande** sur le plan opérationnel et de le **numériser**. En outre, les CFF souhaitent réduire le niveau de détail des offres et dématérialiser le processus (sans papier).

Le canton des Grisons exige que le **niveau des tarifs** et la **gamme de produits** soient fixés.

Le canton d'Obwald demande un **contrôle sous l'angle du droit des subventions** par l'OFT, même dans la variante «optimisation».

BOS trouve que la variante «optimisation» est un **paquet bien ficelé, coordonné et pragmatique**.

Questions 11a/b/c Questions liées à la variante «séparation partielle»

Question 11a: Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante «séparation partielle»?

Opinion générale

Les 45 participants qui ont répondu à cette question ont formulé diverses suggestions d'amélioration. Il s'agit entre autres de l'étalonnage national des performances, de l'affectation des bénéficiaires, du principe d'équivalence, des contributions fédérales et de la répartition des tâches entre la Confédération, les cantons et les entreprises de transport.

En détail

	ont soumis des propositions
Cantons	ZH, LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BS, BL, SH, SG, AG, TG, VD, NE
Partis	PLR, PS, Vert'libéraux
Associations faitières	economiesuisse, USAM
Secteur des transports publics	AAGR, BLS, BOB, BOS, BVB, CGN, FART, CPS, CFF, BERNMOBIL, SZU, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, VBG, VBZ, zb, ZVV, ZVB
Organisations	BPA, IGöV, RAILplus, UTP

Les participants ont fait les suggestions d'amélioration suivantes sur la variante «séparation partielle» :

Le canton de Zurich, l'USS, VBG, VBZ et ZVV demandent que l'on **renonce à l'étalonnage national des performances des bus**. La qualité et le développement financier du TRV et du trafic local sont déjà gérés de manière efficace et rentable dans la plupart des cantons (ZH). Du point de vue de ces



participants, un benchmarking national aurait peu de sens et peu d'effet de pilotage. Le canton de Neuchâtel, en revanche, demande la mise en place d'un système national de benchmarking. Economiesuisse propose de donner plus de poids aux critères économiques.

Economiesuisse reconnaît un affaiblissement du **principe d'équivalence**. Le crédit d'engagement et les conventions d'objectifs conduisent à davantage d'obligations de la part de la Confédération, sans contrepartie substantielle de la part des entreprises de transport. CPS, zb, RAILplus et UTP exigent que la Confédération continue à pouvoir garantir des **cautionnements** pour des services de bus (y compris les dépôts).

Economiesuisse demande la libre **utilisation des bénéfices** des entreprises de transport si un appel d'offres a été lancé. Le canton de Neuchâtel demande des conditions optimisées pour l'appel d'**offres**.

Des indicateurs financiers et qualitatifs doivent être mis à la disposition de tous les commanditaires (LU, OW).

Les cantons d'Uri, de Schwyz et de Schaffhouse regrettent l'absence de chiffres précis sur les **dépenses de personnel et les dépenses financières** de chaque canton.

Le canton d'Obwald critique le fait que, bien que les **contributions fédérales soient** indexées en tant que montants-socles, elles ne peuvent pas servir de base. Il faut aussi tenir compte des **trafics parallèle et local** par canton dans le calcul des quotes-parts fédérales (ZG). Le canton de Lucerne explique que la croissance de la **contribution forfaitaire** versée aux cantons doit également tenir compte des grands producteurs de transport (LU). Le forfait bus doit se développer de manière **dynamique en fonction** de la croissance démographique et sur la base de critères économiques et commerciaux de chaque canton (SH, TG, CPS, ZVB). Les tpf et zb estiment que la variante «séparation partielle» entraînera une **inégalité de traitement** entre les cantons. Le canton de Vaud insiste pour que la **distinction** entre transport local et régional soit maintenue.

La Confédération n'a pas suffisamment de **connaissances des spécificités locales et régionales** pour pouvoir procéder à la commande détaillée, de sorte que les cantons doivent disposer d'un droit de codécision (AG) plus fort. La **répartition des compétences** entre les cantons et les entreprises de transport ainsi que la fonction de surveillance doivent être ancrées dans la loi (BL). La répartition des tâches prévue est en contradiction avec le concept de système global des transports publics (PS, CFF, TRAVYS, TRN, ZVB, zb, RAILplus, UTP). Selon TL, TRAVYS et UTP, l'idée que les cantons puissent faire des **exceptions dans le système tarifaire du service direct** est en contradiction avec la convivialité et la **compétence tarifaire** des entreprises de transport. CPS voit un risque dans la variante de «séparation partielle», à savoir qu'en plus de la fonction de commande uniforme TRV/transport local, de nouvelles **interfaces pourraient** également voir le jour dans la commande de l'offre ferroviaire et de bus. Selon les Verts'libéraux et IGöV, il ne doit pas y avoir d'exceptions pour le **service direct**. Un **contrôle sous l'angle du droit des subventions** par un organisme central (OFT) est important et doit également être rendu possible dans cette variante pour le secteur des bus (BS). Dans la variante «séparation partielle» aussi, les cantons doivent se conformer aux exigences renforcées de la Confédération (BOS). Le BPA souhaite qu'il soit plus clairement indiqué que, du point de vue de



la Confédération, la **sécurité des transports** est une préoccupation primordiale, qui doit toujours être prise en compte par les cantons. Economiesuisse préconise un examen systématique de l'**affaire CarPostal** dans l'optique d'un transfert d'activité et de l'indépendance. En outre, le message sur la réforme du TRV devrait également viser à améliorer la **gouvernance d'entreprise de la Confédération**.

CPS, TL, TRN, RAILplus et UTP préconisent des **processus et des systèmes de commande harmonisés et normalisés**. Les cantons de Berne et du Valais constatent que la **complexité** de la procédure de commande s'accroît pour tous les partenaires concernés, à l'exception de la Confédération.

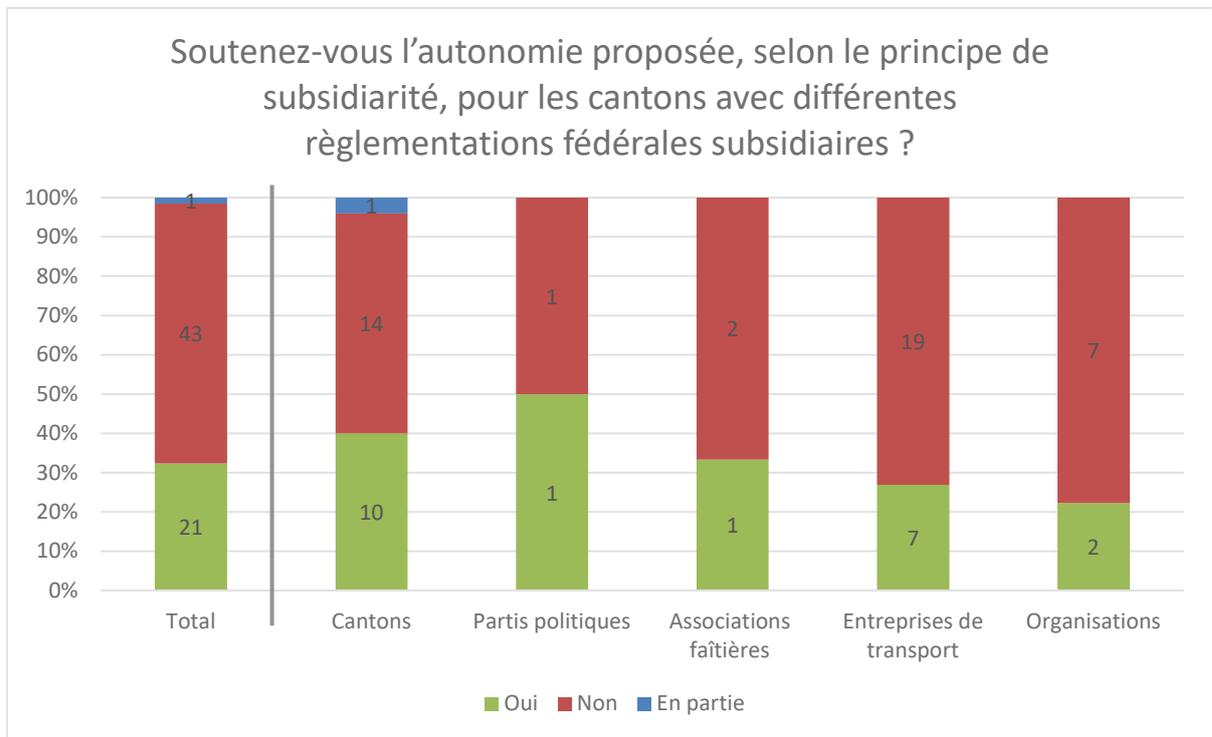
Le canton de Soleure et BERNMOBIL notent que le traitement des **lignes de tramway** doit être explicitement mentionné.

Du point de vue de BOS, la variante «séparation partielle» n'est pas adaptée pour atteindre les **objectifs** de la réforme TRV, car elle conduirait à un **affaiblissement** dans tous les aspects (offre, tarifs, horaires). Le cas échéant, la commande des prestations de TRV par **bateau** doit être analogue à celle des lignes ferroviaires et non des services de bus (CGN). En outre, cette variante comporte également des risques pour les lignes de bus et de bateaux intercantionales (CPS).

Question 11b: Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires?

Opinion générale

Au total, 65 avis ont été reçus sur cette question. Environ un tiers (21 sur 65) sont favorables à l'autonomie proposée pour les cantons avec les différentes réglementations fédérales subsidiaires et soulignent que l'idée de base de la séparation des tâches est ainsi systématiquement prise en compte. Les deux autres tiers (43 sur 65) sont contre l'autonomie proposée, car les économies réalisées par la Confédération seraient à charge des cantons, il y aurait un besoin accru d'emplois dans les cantons et il y aurait une désintégration de l'offre de prestations.



En détail

	Oui	En partie	Non
Cantons	ZH, BE, LU, ZG, SO, BL, SG, GR, VS, NE	AG	UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AR, AI, TG, TI, VD, GE, JU
Partis	Vert'libéraux		PS
Associations faitières	economiesuisse		UVS, Travail.Suisse
Secteur des transports publics	CPS, SZU, Turbo, tpg, VBG, VBZ, ZVV		AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, CGN, FART, MGB, RA, CFF, SOB, BERNMOBIL, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, zb, ZVB
Organisations	BPA, cP		IGöV, IGöV Suisse orientale, RAILplus, transfair, UTP, ATE, Kronawitter Innovation

Les partisans (**OUI**) soutiennent l'autonomie proposée pour les cantons, conformément à l'**idée de base du désenchevêtrement des tâches** (ZH, VBG, VBZ, ZVV). Les réglementations subsidiaires sont **appropriées** et l'autonomie proposée est **systematique** (BE, SO, Verts'libéraux, CPS). Une **solution uniforme** devrait être prévue, en particulier dans le cas de l'étalonnage des performances (BE, NE). Certains partisans font toutefois observer que plus de la moitié des lignes de bus TRV sont **inter-cantoniales** et de nombreuses **interfaces** subsistent, ce qui pose problème (SO). Cela nécessiterait des **efforts** accrus de la part des cantons (NE). La Confédération (OFT) devrait jouer un **rôle de médiateur** passif (SO).



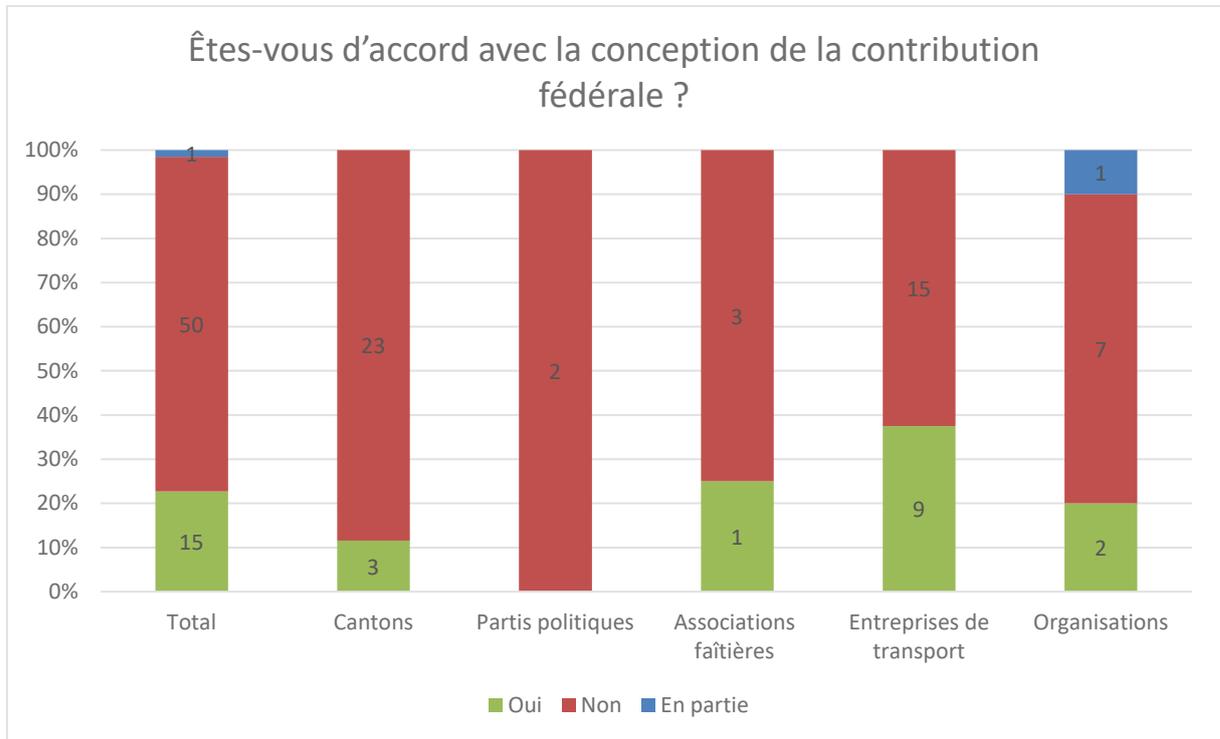
Le canton d'Argovie est d'avis qu'une autonomie accrue est en contradiction avec la **conception de système** de transport public. (AG)

Les opposants (**NON**) affirment que les **économies escomptées** par la Confédération retomberaient à charge des cantons et que les redondances rendraient **nécessaires** un plus grand nombre d'**emplois** (OW, UR, SZ, SH). En particulier, les cantons de Schaffhouse et de Thurgovie rejettent la possibilité de **réglementations cantonales différentes**. Pour le canton de Genève, la **participation directe** de la Confédération est garante du **bon fonctionnement** du système TRV, alors que l'autonomie des cantons ne représenterait aucun progrès. À moyen et à long terme, l'autonomie cantonale pourrait conduire à une **désintégration de l'offre** (BOS). Le transport public est un **système global** qui fonctionne (BERNMOBIL). La **stricte répartition des tâches** entre la Confédération et les cantons n'est pas souhaitable (PS, TL, tpf, TRAVYS, ZVB, UTP, ATE). La Confédération doit continuer à exercer sa **fonction d'agrégation** (ATE).

Question 11c: Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale?

Opinion générale

66 prises de position ont été reçues sur cette question. Un peu moins d'un quart seulement des personnes interrogées sont d'accord sur l'agencement de la contribution fédérale. Elles estiment que la proposition d'indexation est transparente, simple et compréhensible et qu'elle offre également une sécurité de planification. Cependant, plus des trois quarts des participants ne sont pas d'accord et considèrent la structure de la contribution fédérale comme rigide, statique, linéaire, passéiste et inhibitrice de l'innovation. En outre, les cantons en particulier craignent que l'aménagement futur de l'offre ne puisse plus être financé.



En détail

	Oui	En partie	Non
Cantons	ZH, SG, NE	-	BE, LU, UR, SZ, OW, NW ; GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU
Partis	-	-	PS, Vert'libéraux
Associations faitières	economiesuisse		UVS, SAB, Travail.Suisse
Secteur des transports publics	BLS, BOS, FART, SZU, tpg, VBG, VBZ, zb, ZVV		AAGR, ABAG, BOB, BVB, CGN, MGB, CPS, SOB, BERNMOBIL, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, ZVB
Organisations	RAILplus, cP	Kronawitter Innovation	Communes de Haute-Engadine, IGöV Suisse orientale, IGöV, transfair, UTP, ATE, GTRMLU

Les participants qui approuvent la **structure de la contribution fédérale** trouvent que la proposition d'indexation est **transparente, simple et compréhensible**, et qu'elle crée une **sécurité de planification** (ZH, VBZ, ZVV). Le **point de départ neutre** du nouveau forfait bus est considéré comme correct dans le contexte d'un système national uniforme (BOS). Le canton de Zurich, VBZ et ZVV rapportent que le groupe de travail sur la réforme du TRV a encore discuté d'un indice «**Renchérissement plus croissance économique**». Cet indice serait en moyenne plus élevé et devrait être pris en compte. Les coûts découlant de la mise en œuvre de la variante «séparation partielle» devraient être largement financés par les cantons eux-mêmes. Dans un souci de **simplification**, il convient toutefois de l'accepter (SG). D'après le canton de Neuchâtel, le montant forfaitaire fédéral est fonction de la croissance démographique et ne doit pas affecter les **cantons à croissance modeste**. Dans le cas de la variante «séparation partielle», RAILplus et la zb préconisent une évolution du forfait dynamique et



spécifique au canton, basée sur des **critères micro- et macroéconomiques**. Economiesuisse estime que la contribution fédérale doit être indexée en fonction de facteurs exogènes, conformément au **principe d'équivalence**. Il ne serait pas logique de la coupler au développement de l'offre (economiesuisse). En outre, economiesuisse demande que la **croissance par rapport aux « prestations antérieures »** (art. 30b, al. 1, projet de LTV) ne soit pas inscrite dans la loi.

Kronawitter Innovation répond à cette question par **«en partie»**, car la réunion des trafics local et régional est perçue comme positive.

Les avis divergents considèrent que la conception est **plausible**, mais que le système de financement **rigide, statique, linéaire, passéiste et inhibiteur de l'innovation** n'a pas de sens (BS, PS, UVS, MGB, CPS, BERNMOBIL, TL, tpf, TRAVYS, TRN, ZVB, IGöV, UTP, ATE). La contribution fédérale dépend trop peu de la demande et constitue donc un **soutien selon le principe de l'arrosoir** (Verts'libéraux). Une **évolution dynamique et spécifique au canton** de la contribution fédérale (forfait) basé sur des critères micro- et macroéconomiques est préconisée (PS, CPS, TL, TRAVYS, TRN, IGöV, UTP, ATE). Le canton de Lucerne estime que la proposition n'indique pas suffisamment les **implications financières** pour les cantons des deux variantes «optimisation» et «séparation partielle». Les contributions fédérales devraient s'adapter à l'évolution des besoins. Toutefois, reste à savoir si elles s'appliqueront à tous les cantons ou s'il y aura une **péréquation** (LU, TI). Selon le canton des Grisons et les Communes de Haute-Engadine, le critère de la croissance démographique désavantage en général les **régions alpines et périphériques**. Le PS, CPS et l'ATE considèrent donc qu'il est important de garantir un soutien aux **offres complémentaires et alternatives**. L'indexation sur la croissance de la population n'est pas appropriée (Verts'libéraux). Le canton de Thurgovie souhaite que le forfait bus évolue en fonction de la croissance démographique de chaque canton et non de l'ensemble de la Suisse. Sinon, toute extension future inévitable du service de bus qui dépasserait la croissance démographique moyenne suisse devrait donc être financée par le seul canton concerné (LU). La croissance de la contribution forfaitaire aux cantons doit également tenir compte des **grands producteurs de transport** (par exemple les centres commerciaux, les camps scolaires, les emplois) (LU).

Le canton de Zoug souhaite que les trafics parallèle et local soient pris en compte lors de la fixation des quotes-parts cantonales. Le canton d'Argovie déclare que les parts cantonales fixées sur la base de l'année de référence ne tiennent pas compte du niveau d'aménagement des transports publics. La contribution fédérale fixe et indexée pourrait signifier que les cantons ne seraient plus en mesure de financer les aménagements futurs de l'offre (SZ, GE). Les cantons de Fribourg, Bâle-Campagne, Schaffhouse et Argovie constatent que les **développements déjà prévus** ne sont pas pris en compte et que cela pourrait avoir un effet inhibiteur sur les **grandes étapes d'aménagement**. Les cantons de Soleure, Bâle-Campagne, Berne et Vaud estiment que les cantons qui ont été économes dans l'aménagement de l'offre dans les années précédentes sont **«punis»** ou **traités injustement**. Le canton du Valais écrit que la variante «séparation partielle» ne tient compte ni des différents niveaux d'offre en Suisse ni du retard à rattraper dans les différentes régions. Les cantons d'Uri, de Soleure et de Schaffhouse constatent que le montant forfaitaire calculé est **inférieur** à la contribution fédérale effectivement requise. En aucun cas, la contribution fédérale ne doit être réduite (Communes de Haute-Engadine).



3.4. Autres remarques

Question 12: Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes?

Opinion générale

30 participants ont identifié d'autres besoins de révision et de réforme, dans des domaines tels que la délimitation entre TGL, TRV et trafic local, les systèmes tarifaires compliqués, les nouveaux besoins de mobilité (y compris la nuit), la définition de la fonction de desserte (exclusion de l'offre touristique), le contrôle de l'utilisation des bénéficiaires et le financement des innovations.

En détail

	Autres sujets soumis
Cantons	LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE
Partis	PDC, PLR, UDC, Verts, PS, Vert'libéraux
Associations faitières	ACS, UVS, SAB, USS, Travail.Suisse
Secteur des transports publics	AAGR, BLS, BOB, BVB, CPS, CFF, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, TRAVYS, vbl, ZVB
Organisations	BPA, Communes de Haute-Engadine, cP, IGöV, LITRA, SWISSRAIL, transfair, UTP, ATE, SSP, COMCO, GTRMLU, Kronawitter Innovation

Les cantons d'Uri, de Fribourg, de Schaffhouse et d'Argovie souhaitent une vision globale du **TGL, du TRV et du trafic local**. Il n'est souvent pas facile de séparer clairement le TRV et le TGL lors de la planification de l'offre (NW). La division entre le TRV indemnisé et le TGL autofinancé devrait être reconsidérée (SH, AR, AI). CPS souhaite revoir le trafic bénéficiaire d'indemnités en ce qui concerne le transport à la demande. Cette division entraîne un grand nombre de problèmes de délimitation, en particulier dans le domaine des tarifs, avec beaucoup de travail administratif et de pièges à clients (AR, AI). Quant à la desserte des localités et des régions, il y a toujours des **problèmes de délimitation** entre le TGL et le TRV (politique des arrêts, cadence) (NW). De nombreux points d'intersection et problématiques pourraient être éliminés si la distinction entre TGL et TRV était abandonnée (NW, AG). Il faut examiner si le TGL, jusqu'ici autofinancé, pourrait être combiné avec le TRV ferroviaire et commandé de la même manière que celui-ci (AG). Cela permettrait également de clarifier des incertitudes et des questions relatives aux tarifs et aux clés de répartition des recettes et des coûts – des interfaces posant actuellement problème – et de renforcer le système global de transport public (AG). Le canton de Zoug demande que l'on examine si les différentes règles applicables au TRV et au TGL peuvent être assimilées.

Les systèmes tarifaires complexes actuels devraient être simplifiés et davantage orientés vers le client à l'avenir (UR, SH). Il n'est pas compréhensible pour le client de devoir payer des tarifs ou des suppléments différents (PDC). Selon IGöV, les surtaxes de nuit devraient être systématiquement supprimées. Les Verts, le PS et l'UVS demandent que la **définition du transport indemnisé** soit étendue et adaptée aux **besoins de mobilité du transport de loisirs**. La réforme devrait promouvoir de nouvelles offres de mobilité et non les exclure (Kronawitter Innovation). Les CFF souhaitent que la définition des **coûts indemnisables** soit rendue contraignante. L'offre globale pourrait être sensiblement



améliorée si le droit à l'indemnisation était étendu à deux domaines: l'offre de nuit et le trafic d'excursion pur sans fonction de desserte (LITRA). La Confédération devrait examiner la participation financière des **offres de nuit** (PDC, PS, Travail.Suisse, IGöV). Un réseau de transport public complet avec des bus de nuit et des «discobus» le soir et la nuit pourrait éviter aux jeunes adultes de monter à bord de voitures conduites par des personnes ivres ou de conduire eux-mêmes en état d'ébriété (BPA). Ainsi, la réforme du TRV pourrait contribuer à accroître la sécurité routière (BPA). En outre, il convient d'examiner les indemnités pour les **offres touristiques** (PDC, PS, Travail.Suisse, IGöV). Les Communes de Haute-Engadine demandent que le niveau des tarifs et la gamme de produits soient définis. Travail.Suisse et LITRA demandent que la **répartition modale** continue à se développer en faveur des transports publics.

Il est nécessaire d'établir des **règles juridiques claires** régissant les compétences du **contrôle cantonal des finances** en matière de contrôle des entreprises de transport extra-cantoniales et des entreprises fédérales qui reçoivent des indemnités substantielles du canton (GR). Le canton de Vaud craint que, dans le contexte de l'affaire CarPostal, la variante «séparation partielle» puisse avoir des conséquences importantes qui iraient à l'encontre du **contrôle des subventions** des transports publics. L'affaire CarPostal doit être complètement résolue (economiesuisse). Les mesures élaborées dans le cadre de l'affaire CarPostal devraient être revues et finalisées en coordination avec les cantons (VS).

Il faut également mettre **des indicateurs financiers et qualitatifs** à la disposition des cantons (LU, OW).

L'instrument de la **caution solidaire** doit être étendu à tous les transports et les distorsions de concurrence doivent être éliminées (BERNMOBIL).

Le canton du Tessin demande que les mécanismes de cofinancement soient spécifiques à chaque mode de transport et adaptés à **l'offre et à la demande**. Par exemple, le nombre minimum de 100 habitants ne doit pas s'appliquer à chaque hameau mais à la vallée desservie.

Le marché du TRV n'est pas un marché ouvert, mais un marché subventionné et réglementé (cP). Cela est particulièrement évident en ce qui concerne l'**affectation des bénéfices** en vertu de l'art. 36 LTV et il est nécessaire de procéder à une réforme (SZ, BS, VD, CPS, TL). Il convient de rechercher des solutions qui **incitent** les entreprises de transport à améliorer leur efficacité et leur qualité. Des modèles d'incitation devraient être mis en œuvre pour motiver les entreprises de transport à rechercher la coopération avec d'autres entreprises afin d'exploiter les synergies (Turbo). Le cadre réglementaire des appels d'offres devrait être plus clairement défini; il manque une marge de manœuvre importante dans l'utilisation des excédents (Travail.Suisse, economiesuisse). Les **procédures d'appel d'offres présentent** des avantages significatifs par rapport à l'attribution directe des marchés: elles permettent notamment de renforcer la discipline en matière de coûts chez les entreprises de transport et les commanditaires et de combler le déficit d'information de ces derniers (economiesuisse). Une mise en œuvre cohérente de la procédure d'appel d'offres pourrait atténuer les problèmes existants et contribuer à réduire les coûts et les prix (economiesuisse). BOB, TL et vbl sont d'avis que la marge de manœuvre pour la libre affectation des bénéfices devrait être portée à 50 % du bénéfice annuel disponible.



Le financement de l'**innovation** devrait être facilité (vbl). Pour le financement des innovations dans les transports publics, plusieurs possibilités pourraient être envisagées: l'utilisation des ressources libres des ET; l'admission des coûts (subséquents) des projets d'innovation en cours par les commanditaires dans les négociations des offres; des forfaits d'innovation qui peuvent être reconnus et inclus dans les offres en tant que pourcentage du total des dépenses de transport public indemnisables pour les futurs projets d'innovation (non encore définis) (BOB, vbl). BOB préconise que les possibilités de financement des innovations soient incluses dans la LTV à un endroit approprié dans le contexte de la prochaine réforme du TRV. Au lieu d'une concurrence acharnée, le benchmarking et la **concurrence des idées** (vbl) sont un instrument de régulation efficace. Les innovations dans le domaine des transports publics ne sont possibles que dans un climat sain de coopération et de concurrence des idées («coopétition»). Toutefois, cela doit être demandé et approuvé par l'autorité de régulation (OFT) ou par les commanditaires (vbl).

Selon les cantons du Valais et de Berne, les **conventions d'objectifs** doivent être remaniées et clarifiées une nouvelle fois. Les grandes entreprises de transport opèrent dans différentes régions et les concessions ont des durées différentes (BE). Dans ces cas, il n'est donc pas praticable de passer des **conventions d'objectifs** sur l'ensemble du réseau d'une entreprise de transport (BE). Il convient d'examiner si, aux fins de l'harmonisation dans les régions, certaines concessions pourraient être prolongées de quelques années avant l'octroi de la nouvelle concession (BE).

La **flexibilité** dans l'utilisation des prestations doit être incluse dans la réforme (PLR). Un **mécanisme** devrait être intégré dans le financement du transport régional de voyageurs, qui encouragerait les commanditaires à ne réaliser de nouvelles lignes que lorsqu'elles sont absolument nécessaires (UDC). Un système complet de tarification de la mobilité (Verts/libéraux) est l'élément central pour diminuer le trafic et pour en lisser les pics. À l'avenir, les fonds fédéraux devront être de plus en plus affectés à des mesures d'évitement du trafic (Verts/libéraux, ATE). Les entreprises de transport devraient être encouragées dans l'utilisation de méthodes innovantes pour **lisser les pics de trafic** ou éviter celui-ci, afin que l'évitement du trafic soit aussi financièrement intéressant (Verts/libéraux, ATE).

Le canton de Genève souhaite **harmoniser les délais** de la convention d'objectifs, de la concession, du crédit d'engagement et de la période d'offre.

Le canton de Bâle-Campagne exige une plus grande **transparence** dans la ventilation des frais généraux aux entreprises de transport ayant des divisions différentes. En outre, la méthodologie de calcul des taux de coûts doit être rendue transparente, car, par exemple, les taux de coûts structurels ou de distribution influencent fortement les coûts totaux des offres (GE).

Il convient également d'examiner si l'**acquisition de véhicules** peut être dissociée des exploitants et si les véhicules pourraient être achetés par une région, un canton ou la Confédération (PS). Ce type de marché public pourrait accélérer l'électrification des bus (PS). SAB et IGöV estiment que les variantes de réforme proposées sont trop fortement axées sur le **point de vue des commanditaires**. Les CFF exigent que les rôles de propriétaire et de commanditaire soient séparés à tous les niveaux. Le contenu de la procédure de commande devrait être rationalisé (Turbo, ZVB, transfair, UTP), et



moins détaillé (ZVB). La proposition n'indique pas clairement comment la mesure « solution (informatisée) commune pour l'enregistrement des données relatives aux offres » est compatible avec le **droit de la protection des données** (LU). Le canton du Tessin et Thurgovie sont favorables à des bases de données uniformes. Le PS propose un **fonds pour soutenir les projets de numérisation** dans le secteur ferroviaire suisse.

Les **conditions de travail et les ressources en personnel** des différentes entreprises de transport du TRV devraient être beaucoup plus ciblées (USS). Les conditions de travail, la sécurité et la qualité des offres ne devraient pas souffrir de l'augmentation de l'efficacité (SSP). La rentabilité d'une offre n'est qu'un facteur et ne doit pas être le facteur décisif (SSP). Economiesuisse, en revanche, préconise une plus grande pondération des critères économiques dans la planification des offres, la commande et le paiement. En termes de financement, les ET devraient assurer non seulement le développement de leur activité mais aussi celui de leur **personnel** (transfair).

Avec la révision de la loi fédérale du 25 septembre 1917 concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises³, au 1^{er} janvier 2010, le **droit** de gage a été limité à l'**infrastructure** (art. 9) (BLS). Le BLS demande si la réalisation d'un emprunt, garanti ou non, d'une ETF est soumise à la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite (LP)⁴ depuis la révision de 2010, et si le matériel roulant d'une ETF peut faire l'objet d'un séquestre ou de mesures de sécurité similaires et pourrait donc être retiré de façon permanente ou temporaire de l'usage public.

L'UTP soutient que les **facteurs de réussite** qui ont été mis en place jusqu'à présent doivent être renforcés.

³ RS 742.211

⁴ RS 281.1



Annexe 1: Liste des prises de position soumises dans le cadre de la procédure de consultation

Abréviation	Expéditeur
1.	Cantons / Cantons / Cantoni
ZH	Chancellerie d'État du canton de Zurich
BE	Chancellerie d'État du canton de Berne
LU	Chancellerie d'État du canton de Lucerne
UR	Chancellerie d'État du canton d'Uri
SZ	Chancellerie d'État du canton de Schwyz
OW	Chancellerie d'État du canton d'Obwald
NW	Chancellerie d'État du canton de Nidwald
GL	Chancellerie d'État du canton de Glaris
ZG	Chancellerie d'État du canton de Zoug
FR	Chancellerie d'État du Canton de Fribourg
SO	Chancellerie d'État du canton de Soleure
BS	Chancellerie d'État du canton de Bâle-Ville
BL	Chancellerie d'État du canton de Bâle-Campagne
SH	Chancellerie d'État du canton de Schaffhouse
AR	Chancellerie d'État du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
AI	Chancellerie d'État du canton d'Appenzell Rhodes intérieures
SG	Chancellerie d'État du canton de Saint-Gall
GR	Chancellerie d'État du canton des Grisons
AG	Chancellerie d'État du canton d'Argovie
TG	Chancellerie d'État du canton de Thurgovie
TI	Chancellerie d'État du canton du Tessin
VD	Chancellerie d'État du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'État du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'État du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'État du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'État du Canton du Jura
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale
PDC	PDC Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero
PLR	PLR. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
PS	PS Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
UDC	UDC Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro



Les Verts	Grüne Partei der Schweiz GPS / Parti écologiste suisse PES / Partito ecologista svizzero PES
Vert'libéraux	Grünliberale Partei Schweiz Suisse Grünliberale Partei
Organisations faitières	
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna
ACS	Association des communes suisses
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
UVS	Union des villes suisses
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia
economiesuisse	economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation
USS	Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (USAM) / Union suisse des arts et métiers (usam) / Unione svizzera delle arti e mestieri (usam)
Travail.Suisse	Travail.Suisse
Secteur des transports publics	
5.	Nach LTV abgegoltene Transportunternehmen / entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV / Imprese di trasporto beneficiare di indennità secondo la LTV
AAGR	Auto AG Rothenburg
ABAG	Aletsch Railways AG
BLS	Chemin de fer Berne-Loetschberg-Simplon SA
BOB	Berner Oberland-Bahn AG
BOS	BUS Ostschweiz AG
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
CGN	Compagnie générale de navigation sur le lac Léman
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn AG <i>Société anonyme du chemin de fer Matterhorn Gotthard</i>
CPS	CarPostal Suisse SA
RA	RégionAlps SA
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses SA
SOB	Südostbahn AG
BERNMOBIL	Städtische Verkehrsbetriebe Bern
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo	Thurbo AG
TL	Transport public de la Région Lausannoise SA



Tpf	Transports publics fribourgeois SA
Tpg	Transports publics genevois
TRAVYS	Transports Vallée-de-Joux-Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA
TRN	Transports Publics Neuchâtelois SA
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal AG
Vbl	Verkehrsbetriebe Luzern AG
VBZ	Verkehrsbetriebe Zurich
zb	Zentralbahn AG
ZVV	Zürcher Verkehrsbund
ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe AG
Organisations	
6.	Organisationen / organisations / organizzazioni
BPA	Bureau suisse de prévention des accidents
cP	Centre Patronal
SEV	Syndicat du personnel des transports
Communes de Haute-Engadine	Association des communes de Haute-Engadine, transports publics
HKBB	Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâle
IGöV Suisse orientale	Communauté d'intérêt des transports publics, Suisse orientale
IGöV	Communauté d'intérêt des transports publics
LITRA	Service d'information pour les transports publics
RAILplus	RAILplus AG
RMS	Remontées mécaniques suisses
Swiss Olympic	Swiss Olympic
SWISSRAIL	SWISSRAIL Industry Association
transfair	transfair
UTP	Union des transports publics
ATE	Association Transports et Environnement
SSP	Syndicat suisse des services publics
COMCO	Commission de la concurrence
Organismes non consultés	
GTRMLU	Groupe de travail Région de montagne du Fonds de solidarité des habitants de la montagne de Lucerne
Kronawitter Innovation	Kronawitter Innovation



Annexe 2: catalogue de questions pour le projet de consultation sur la réforme du TRV

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion?
2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme? Lesquels devraient être prioritaires?
3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme?

Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:
 - a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre?
 - b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II »?
5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes?
6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?
7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?
8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse?

Choix et disposition des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous, « optimisation » ou « séparation partielle »?
10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation »?
11. Questions liées à la variante « séparation partielle »:
 - a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle »?
 - b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires?
 - c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale?

Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes?