

Financement à moyen terme du trafic régional voyageurs et du trafic local

Prise de position de
l'Union des transports publics





Table des matières

1	Contexte	2
2	Évolution du marché et de l'offre des transports publics dans une Suisse en pleine croissance	4
3	Efficacité des indemnités: les entreprises de transport maîtrisent les coûts	6
4	Évolution des coûts jusqu'en 2035	8
5	Mesures d'efficacité des entreprises de transport	12
6	Situation financière globale jusqu'en 2035: recettes de transport et besoin d'indemnités	14
7	Actions possibles et leurs limites	16
8	Responsabilité de la Confédération, des cantons, des villes et des communes	18
9	Conclusion et position de l'UTP	20

1 Contexte

Grande importance économique et sociétale des transports publics

La Suisse dispose d'un excellent système de transports publics, lequel est largement employé par l'ensemble de la population. Les transports publics (TP) suisses se caractérisent par une offre couvrant tout le territoire et très bien coordonnée, garantissant des correspondances fiables. Ils font montre d'une utilité considérable pour le pays. En effet, transports de masse, ils constituent un pilier de la mobilité de la population, auprès de laquelle ils sont extrêmement bien ancrés. Sur le plan économique, des transports publics forts sont un facteur essentiel de promotion et d'accessibilité pour le personnel. En matière de politique régionale, les TP soutiennent la cohésion du pays en reliant les centres, les régions périphériques et les attractions touristiques.

Les transports publics contribuent à ce que la Suisse soit extrêmement bien notée dans les classements comparatifs entre pays et entre villes (en tant que place économique et destination touristique). Dans les régions périphériques, notamment, la bonne desserte favorise la création d'emplois et permet aux écoliers et aux personnes en formation de se rendre dans des écoles situées dans les centres (égalité des chances avec les régions urbaines). De plus, les transports publics emploient directement environ 42 000 personnes, et indirectement quelque 17 200 personnes, y compris dans les régions périphériques. La branche est une importante formatrice de jeunes et renforce ainsi le système éprouvé de formation duale, ce qui profite également à différentes autres branches.

Les transports publics offrent par ailleurs un accès fiable, efficace et abordable à la mobilité, indépendamment du revenu ou du statut social, et jouent un rôle-clé dans la poursuite des objectifs climatiques et énergétiques de la Suisse. Somme toute, le bien-être et le niveau élevé de la qualité de vie en Suisse sont largement empreints de l'offre attrayante des transports publics.

Piliers des transports publics

Les piliers qui composent les transports publics sont le trafic longues distances, le trafic régional voyageurs (TRV), le trafic local et le trafic touristique. Si le trafic longues distances et le trafic touristique peuvent être exploités en couvrant leurs coûts et ne reçoivent donc pas d'indemnités, le TRV et le trafic local ont besoin du soutien des pouvoirs publics. Sur plus de 1500 lignes, des RER, des bus, des chemins de fer à voie métrique, parfois même des bateaux et des installations à câbles, desservent toutes les régions du pays. Le TRV est financé à peu près pour une moitié par la clientèle et pour l'autre moitié par les commanditaires, soit la Confédération et les cantons. Du fait de l'importance du TRV pour l'économie et le service public, cette répartition du financement a fait ses preuves et jouit d'une large acceptation. À côté du trafic régional, le trafic local – cofinancé par les cantons et les communes – assure la desserte fine dans les villes et les agglomérations.

Défis actuels

Ces prochaines années, les transports publics feront face à d'importants défis découlant d'influences externes et ayant des conséquences en matière de politique financière:

- La forte croissance de la population et celle de l'économie requièrent des capacités supplémentaires dans les transports publics, en particulier aux heures de pointe, pour être en mesure de transporter les personnes supplémentaires.
- Particulièrement efficaces énergétiquement, les transports publics fournissent une contribution décisive dans le tournant climatique. Or la décarbonation nécessaire dans les TP routiers impose des investissements élevés.
- Dans les centres-villes, les transports publics veillent à une qualité de vie toujours plus élevée du fait de leur faible utilisation du sol, mais les mesures d'apaisement du trafic les mettent sous pression au niveau productif.
- Le renchérissement d'importants postes de dépenses tels que l'énergie, les salaires et les investissements nécessaires dans la maintenance et le remplacement des installations alourdissent encore la pression qui pèse sur la branche. Les coûts attendus sont plus élevés que les recettes supplémentaires qui peuvent être visées du fait de la croissance de la population.

Sur le plan financier, ces défis doivent être relevés dans le contexte d'un budget fédéral serré et toujours plus débattu. La Confédération, les cantons, les villes et les communes ont cependant une responsabilité car, concernant les transports publics, la planification des autorités à tous les niveaux prévoit à juste titre des développements de l'offre, lesquels sont conçus et réalisés en conséquence par les entreprises de transport. Des décisions claires et prévoyantes doivent être prises par la Confédération, les cantons, les villes, les communes et les entreprises de transport sur la base d'une considération globale de la problématique afin de permettre la mise en œuvre de ces planifications, notamment en en assurant le financement. Celui-ci doit tenir compte des objectifs visés, de stratégies actives réalistes et de l'influence d'évolutions externes inévitables. En d'autres termes, les commanditaires ne peuvent pas avoir «gratuitement» de transports publics performants tels que les pouvoirs publics les demandent, comme esquissé plus haut.

Le présent document entend servir de base aux décisions nécessaires.

2 Évolution du marché et de l'offre des transports publics dans une Suisse en pleine croissance

La population résidante suisse et le secteur tertiaire progressent fortement, ce qui entraîne irrémédiablement un besoin accru de mobilité. De plus, les flux quotidiens de pendulaires et de voyageurs se déplaçant pour leurs loisirs augmentent, accentuant la pression sur les réseaux de transport existants. Les transports publics du pays doivent croître en conséquence. Sans cela, l'infrastructure routière souffrira encore davantage d'embouteillages et de suroccupation, nuisant non seulement à l'environnement à cause des émissions, mais aussi à l'économie, du fait du temps de travail perdu et de coûts de transport plus élevés.

Prenant en considération les prévisions, les stratégies d'entreprises de transport et de commanditaires et les aménagements de l'offre déjà décidés, la branche estime aujourd'hui que l'offre doit être étoffée à moyen et long terme à hauteur d'environ 1 % par année (et davantage dans certaines régions). Cette augmentation des prestations correspond également à la progression qui a été nécessaire ces dix dernières années pour faire face à la croissance générale de la population et à celle de l'économie et, ainsi, pour garantir une desserte répondant aux besoins grâce à des offres de transports publics de très bonne qualité. La planification de l'offre par les cantons comprend par ailleurs une croissance des transports publics due à l'augmentation de la population.



3 Efficacité des indemnités: les entreprises de transport maîtrisent les coûts

Du point de vue politique, l'efficacité de l'affectation des impôts est l'un des points fondamentaux. Si l'on se retourne sur le passé, on constate que la branche des transports utilise les indemnités dont elle bénéficie de manière responsable et réalise des gains d'efficacité en faveur de la qualité. Mesuré à la prestation de transport, le besoin en subventions a à peine changé de 2012 à l'éclatement de la pandémie de Covid-19: il est demeuré dans une fourchette située entre 20,3 et 21,3 centimes par personne-kilomètre. Par conséquent, les augmentations de la cadence et l'extension des heures d'exploitation ont pu être menées, du point de vue des pouvoirs publics, à un prix unitaire constant. En parallèle, la qualité de l'offre de TP s'est considérablement améliorée. Concrètement, le confort des véhicules a constamment crû (p. ex. climatisation), les informations sont désormais fournies en temps réel et des services (p. ex. le Wi-Fi) ont été intégrés – sans que les pouvoirs publics doivent davantage mettre la main au porte-monnaie. Cette évolution positive a été soutenue par le fait que le nombre de voyageurs dans les trains, les trams et les bus a augmenté, preuve de l'amélioration de l'offre (cercle vertueux).

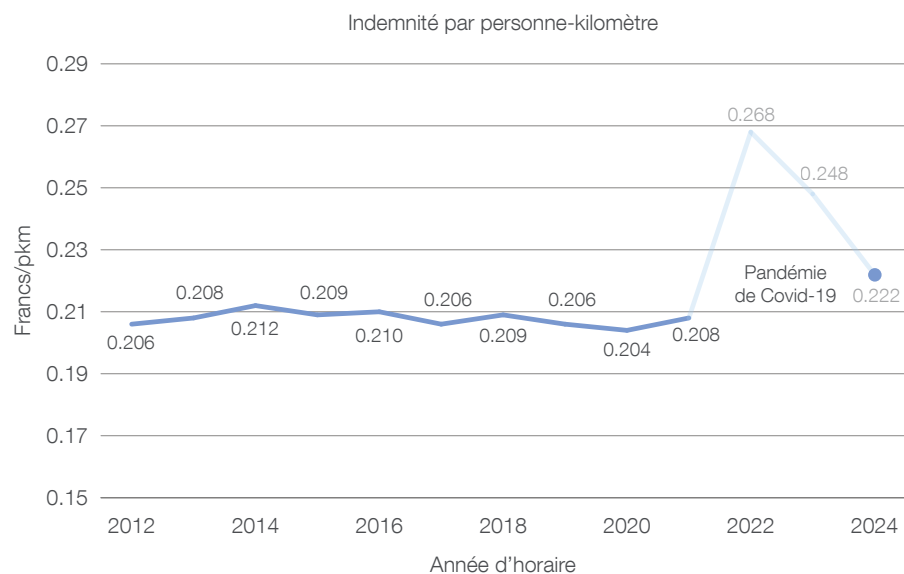


Figure 1: Évolution de l'indemnité par personne-kilomètre dans le TRV

La pandémie de Covid-19 et la recommandation des autorités d'éviter les transports publics ont brutalement interrompu – mais seulement momentanément – cette évolution stable. Cela s'est reflété dans les comptes par une hausse temporaire de l'indemnité au record de 26,8 centimes par personne-kilomètre en 2022. Des turbulences supplémentaires, dues à la situation géopolitique et ayant des conséquences sur les chaînes de production (coûts des matières premières et de l'énergie, problèmes de livraison), n'ont pas simplifié les choses depuis.

Heureusement, grâce à l'évolution extrêmement positive de la demande, un retour à la normale peut être constaté depuis 2024. Même si la valeur actuelle de l'indemnité par personne-kilomètre est légèrement supérieure à la moyenne de ces dernières années, les transports publics suisses prouvent qu'ils savent gérer efficacement leurs coûts et qu'ils sont capables d'en contrôler les facteurs. Il faut donc s'attendre à ce que de futurs investissements déploient également les effets escomptés.



4 Évolution des coûts jusqu'en 2035

Comme indiqué plus haut, les entreprises de transport maîtrisent leurs coûts. Il existe cependant d'importants facteurs exogènes d'évolution des coûts que les entreprises de transport ne peuvent que difficilement influencer. Hormis le renchérissement général, trois aspects doivent être pris en compte: a) l'aménagement de l'offre, b) la hausse des coûts dans le domaine opérationnel et c) les mesures visant à atteindre les objectifs climatiques et la décarbonation.

a) Hausse des coûts due aux aménagements de l'offre

Les étoffements de l'offre décrits au chapitre précédent et nécessaires pour répondre efficacement à la demande de transport d'une Suisse en pleine croissance engendrent des coûts supplémentaires à la charge des entreprises de transport (relations plus fréquentes, allongement des heures d'exploitation, bus, trams et trains supplémentaires, agrandissement lié des installations de garage et des dépôts de bus). Le développement des capacités et de l'offre crée néanmoins une utilité directe pour la clientèle, et l'augmentation de la demande entraîne une hausse des recettes de transport. Les voyageurs paient ainsi une part importante de ces coûts supplémentaires. De plus, les entreprises de transport peuvent souvent réaliser des effets d'échelle. Le degré d'autofinancement des transports publics reste ainsi stable, voire augmente.

b) Hausse des coûts de fourniture de prestations pour les services supplémentaires, la sécurité et la stabilité de l'horaire

Outre ceux destinés à aménager l'offre, il y a des facteurs de coûts qui ont une utilité indirecte pour les voyageurs, p. ex. l'information à la clientèle en temps réel, l'amélioration de l'accès sans obstacle ou l'exploitation de systèmes de surveillance afin d'améliorer la sécurité.

Maintenir et continuer à développer le niveau de qualité nécessite de remplacer les bus, trams et trains amortis. Les nouveaux véhicules répondent aux nouveaux besoins de la clientèle par davantage de confort et des offres supplémentaires (p. ex. prises électriques et Wi-Fi).

Maintenir la fiabilité et la ponctualité des transports publics entraîne également d'importantes charges. Des systèmes de gestion du trafic et de contrôle de la marche des trains supplémentaires et plus performants sont nécessaires afin d'absorber la charge supplémentaire de l'infrastructure ferroviaire tout en continuant d'augmenter le niveau de sécurité. Les entreprises de bus et de tram ont aujourd'hui elles aussi besoin de systèmes de commande afin de conserver un horaire stable dans un trafic routier en pleine croissance. Et aux endroits où des mesures d'apaisement du trafic sont mises en œuvre (zones 30, couloirs partagés entre bus, taxis et vélos), l'avancée des bus est

parfois plus difficile, si bien que des véhicules supplémentaires sont requis pour maintenir les cadences de l'horaire.

Enfin, les entreprises de transport sont confrontées à des coûts en augmentation dans les domaines de la cybersécurité (pour la protection des systèmes nécessaires à l'exploitation), de l'énergie, des coûts des capitaux et du personnel (évolution des salaires et frais salariaux annexes, en particulier pour la prévoyance professionnelle). Les entreprises de transports publics assument une grande responsabilité sociale vis-à-vis de leur personnel et cultivent des relations étroites avec les partenaires sociaux. Cette coopération de longue date se reflète dans des conventions collectives de travail et des conventions de branche qui garantissent la paix du travail et des salaires attractifs, mais ont également des effets sur les coûts.

c) Mesures visant à atteindre les objectifs climatiques

Afin d'atteindre les objectifs climatiques, la volonté politique est claire: il faut augmenter la part des transports publics sur l'ensemble du trafic et électrifier les flottes de bus. L'électrification représente une solution efficace pour réduire les émissions de CO₂ du secteur des transports, la dépendance aux carburants fossiles et les immissions de bruit. Selon la stratégie énergétique de l'UTP, les transports publics doivent être entièrement neutres en CO₂ d'ici 2040. Aujourd'hui, environ un millier de bus propres circulent déjà sur le réseau. Dans le trafic régional voyageurs et le trafic local, il faut toutefois encore remplacer quelque 7000 bus.

Le passage intégral à des bus à entraînement propre entraîne des coûts élevés. Il s'agit d'une part des coûts d'achat plus élevés des véhicules, et d'autre part des coûts subséquents liés aux stations de charge, aux transformations de dépôts et aux plus grandes réserves de véhicules. Une partie de ces surcoûts est prise en charge grâce à la loi sur le CO₂ révisée, mais seulement pour les investissements pour les véhicules eux-mêmes, alors que d'autres sources de financement prennent en charge uniquement une partie des infrastructures de charge. Une part importante des coûts supplémentaires incombe aux entreprises de transport et doit être financée par les indemnités annuelles. Il faut également tenir compte du fait que l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales sera abandonnée entre 2026 et 2030 pour les transports publics routiers, ce qui va là aussi entraîner une hausse des coûts.

Pour récapituler, il y a lieu de constater que les grands blocs de coûts supplémentaires attendus découlent majoritairement de facteurs «externes» et non de la manière dont les entreprises de transport mènent leurs affaires.

Particularités du trafic local

De nombreuses explications concernant le trafic régional voyageurs (évolution des coûts, offre, etc.) s'appliquent également au trafic local. Certains points concernent cependant spécifiquement le trafic local.

Ainsi, dans certaines villes, la croissance de l'offre sera supérieure à 1 % par année, mais de plus grands véhicules tels que des bus à double articulation ou de nouvelles lignes de tram permettront parfois de réduire les coûts d'exploitation, car la cadence peut être moins élevée. Sur le plan des coûts, certains éléments, tels que les frais résultant des limitations à 30 km/h ou les heures d'embouteillage, ajoutent une difficulté. De plus, il est difficile de trouver des terrains en ville pour construire de nouveaux dépôts. Les parcelles sont par conséquent très chères.

C'est sur le point du financement que le trafic local diffère le plus du trafic régional voyageurs. Dans le trafic local, ce sont les cantons et les villes ou communes qui assument le rôle de commanditaires et sont donc chargés du financement public. Les processus et les mécanismes de ce financement varient énormément d'un canton à l'autre. Quant à la Confédération, elle ne participe pas au financement du trafic local, à l'exception de l'encouragement du passage à des bus propres (loi sur le CO₂), dont les montants sont cependant plus faibles que dans le trafic régional voyageurs, et des contributions d'investissement du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération en faveur des infrastructures de charge aux dépôts. En sus, l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales sera supprimée plus tôt dans le trafic local que dans le trafic régional.

Pour ces raisons, un rôle éminemment important incombe aux cantons et aux villes dans le financement du trafic local.



5 Mesures d'efficacité des entreprises de transport

La branche a fourni de grands efforts par le passé pour baisser les coûts et s'engage à poursuivre cet objectif à l'avenir également. Ce sont par exemple toujours plus de personnes qui sont transportées alors que le personnel est seulement en légère augmentation, et que des postes de travail ont souvent été transférés dans l'administration des entreprises de transport à la suite de l'augmentation de la régulation et des tâches administratives. Les entreprises collaborent de façon intense dans de nombreux domaines afin de mettre à profit des synergies et d'améliorer les transports publics en tant que système global pour leur clientèle: elles mutualisent l'achat de distributeurs de billets et mènent des projets interentreprises dans la distribution et l'information à la clientèle, elles achètent ensemble des bus et des trams, elles se fournissent mutuellement des prestations, p. ex. pour l'entretien des véhicules ou l'administration, elles s'accordent sur des standards aussi uniformes que possible, elles effectuent des campagnes de marketing communes et partagent les enseignements de leurs bonnes pratiques.

Les entreprises de transport ont aussi réussi à générer de plus en plus de recettes annexes, notamment par la vente de surfaces publicitaires, la distribution d'offres de tiers sur leurs canaux, la location de véhicules ou l'exécution de mandats pour des tiers.



Ces mesures – favorisées en sus par l'augmentation des recettes de transport due à la hausse du nombre de passagers – ont permis d'éviter d'augmenter ces dernières années l'indemnité des pouvoirs publics par personne-kilomètre (voir chiffre 3). Il s'agit d'une preuve nette du contrôle des coûts par la branche. De plus, les transports publics recourent aux indicateurs mis à disposition par les commanditaires (mesures de la qualité, indicateurs financiers et benchmarkings, résultats d'enquêtes auprès de la clientèle) afin de maintenir la satisfaction de la clientèle et d'identifier des potentiels d'amélioration. Par ailleurs, les autorités, les associations de branche et les entreprises de transport sont constamment en dialogue afin de profiter de synergies également dans la collaboration entre les commanditaires/les autorités de surveillance et la branche.

À l'avenir également, les entreprises de transport fourniront d'importants efforts afin de continuer à augmenter leur efficacité. On peut citer les mesures de rationalisation dues à l'évolution technologique, à la numérisation ou dans la distribution. Certaines attentes de la société (p. ex. la multitude de possibilités dans la vente de billets et les moyens de paiement) sont cependant en contradiction avec des possibilités de rationalisation.

La marge de manœuvre liée aux mesures d'efficacité est toutefois limitée puisque les postes les plus conséquents (salaires, amortissements du matériel roulant, énergie) ne peuvent que très peu être influencés et parce que les évolutions précitées de l'économie et de la société compliquent les conditions-cadres pour la branche des transports publics. Malgré l'augmentation de la demande et les efforts de la branche et des autorités, il faut s'attendre à ce que ces développements provoquent une hausse du niveau réel du besoin de subventions (voir chiffre 6).

6 Situation financière globale jusqu'en 2035: recettes de transport et besoin d'indemnités

Évolution des coûts attendue jusqu'en 2035

Par nature, l'évolution des coûts est empreinte d'incertitudes. Il est cependant inévitable que les évolutions décrites auront d'importantes conséquences financières pour les transports publics suisses. Dans un scénario moyen, la branche table sur une augmentation des coûts (après correction du renchérissement) d'environ 30 % d'ici 2035. Du fait de la décarbonation, les coûts croîtront davantage dans les entreprises de bus que pour le train et le tram. Le graphique ci-dessous présente les effets des évolutions décrites dans leur ordre de grandeur approximatif selon une estimation d'expertes et d'experts de la branche.

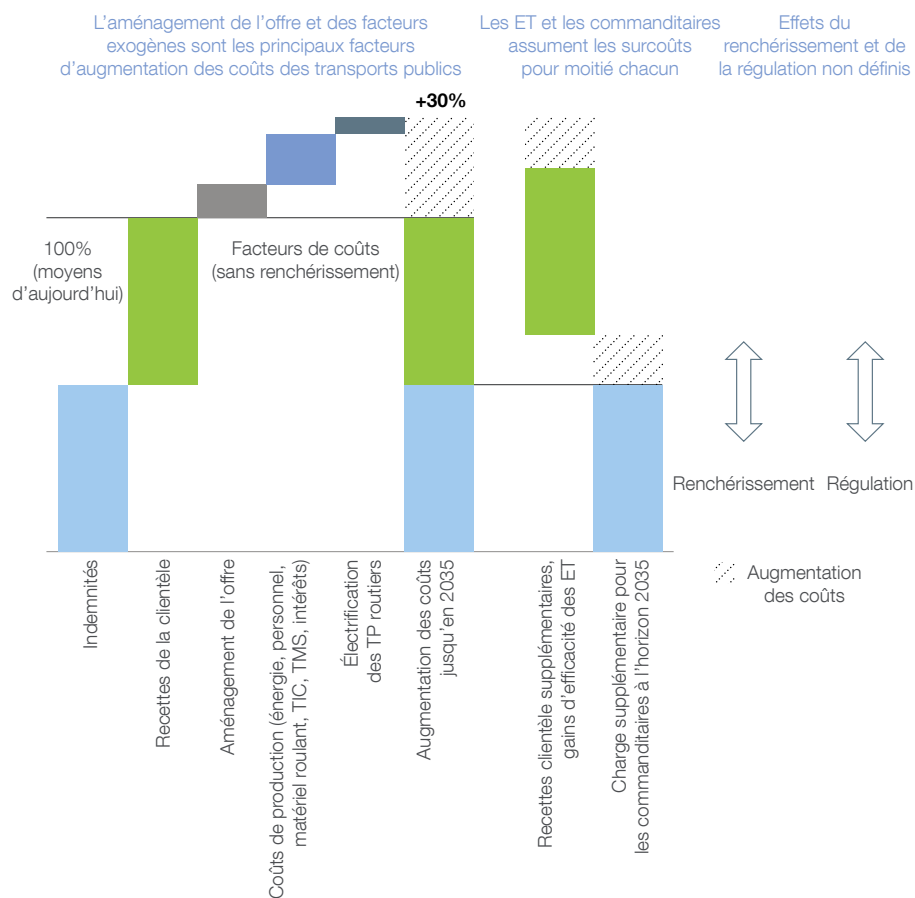


Figure 2: Prévion des futurs besoins de moyens

Partage paritaire des coûts entre les commanditaires et la clientèle

Aujourd'hui, les coûts du TRV et du trafic local sont assumés environ pour moitié chacun par la clientèle et les pouvoirs publics. La branche des transports publics part du principe que ce rapport restera identique à l'avenir.

Afin de couvrir ce besoin de moyens beaucoup plus élevé selon le principe de financement éprouvé (environ 50/50), aussi bien la branche que les commanditaires doivent augmenter leur participation, la première en générant davantage de recettes clientèle et de revenus annexes, les seconds en rehaussant dans la même mesure les moyens affectés. L'objectif restant que les voyageurs financent toujours environ la moitié des coûts, la branche des TP et les milieux politiques feront face à un énorme défi.

La croissance de la population, la croissance économique et l'aménagement de l'offre ont pour conséquences que la clientèle actuelle intensifie son utilisation des transports publics et que de nouveaux voyageurs arrivent sur le marché. Il incombe aux entreprises de transport d'exploiter les chances y relatives, de chercher une meilleure occupation des moyens de transport et de réaliser davantage de recettes grâce aux usagers, afin de couvrir leur part des coûts supplémentaires. Des adaptations nationales et régionales des tarifs sont possibles si la qualité de l'offre croît fortement ou si une volonté politique claire doit être mise en œuvre. Les coûts peuvent également être reportés sur les voyageurs via des augmentations tarifaires si cela est présenté de manière transparente et convaincante (Surveillant des prix).

Les entreprises de transports publics assument leur responsabilité. Alors qu'elles prévoient que l'offre progressera d'une dizaine de pour-cent d'ici 2035, elles doivent accroître leurs recettes d'environ 3 % par année. Les entreprises veulent le faire et tâcheront de relever cette mission en séduisant de nouveaux clients et en développant les offres de manière orientée sur les besoins, soit par exemple en flexibilisant leurs trafics ou en proposant des relations directes répondant davantage à des besoins variés (voir chiffre 7).

Besoin d'indemnités

Dans le même temps, les instances politiques doivent trouver une solution pour leur part du financement, c'est-à-dire créer la base pour que les indemnités puissent augmenter de 2,5 à 3,5 % par année (renchérissement non compris). Ce besoin supplémentaire n'est certes pas anodin, mais la Suisse peut l'assumer dans le contexte de la croissance qu'elle connaît (également en nombre de contribuables) et de la grande importance économique d'un bon système de transports publics.

7 Actions possibles et leurs limites

Le trafic régional voyageurs est cofinancé par la Confédération et les cantons, dits commanditaires; le trafic local l'est par les cantons et les communes. Au niveau fédéral, le financement passe par des crédits d'engagement de quatre ans (décidés par le Parlement) et le budget fédéral annuel. La situation financière tendue de la Confédération donne toutefois lieu à des discussions sur des économies à réaliser dans les domaines les plus variés. De ce fait, la question se pose de savoir quelles options se présentent dans les transports publics pour réduire le besoin d'indemnités.

Il y a fondamentalement trois leviers principaux pour ce faire: cesser d'aménager l'offre de transport, voire la réduire (1), renforcer le financement par les usagers (2), ou reporter la décarbonation des transports publics routiers (3).

1) Économiser dans l'offre/réduire l'aménagement de l'offre

Une réduction de l'offre pourrait se faire en allégeant l'offre de l'horaire ou sur le plan qualitatif en renonçant à des éléments de confort dans les véhicules ainsi que dans l'information, la distribution, la suppression d'obstacles à l'accès, etc. Les mesures en ce sens devraient être orientées à long terme pour atteindre les effets financiers souhaités. Des mesures à court terme n'apportent pas grand-chose puisque les investissements et les provisions ont déjà été faits par les entreprises et nécessitent toujours de longs délais préalables. De même, la conclusion bientôt légalement prescrite de conventions d'objectifs de quatre à six ans entre les commanditaires et les entreprises de transport entrave encore la marge de manœuvre.

L'étendue et la qualité de l'offre constituent de toute évidence les caractéristiques centrales lors du choix du moyen de transport. Dans une Suisse en pleine croissance, renoncer aux aménagements de l'offre déjà prévus et nécessaires remettrait en question le transfert modal souhaité au profit des transports publics et diminuerait leur utilité économique, l'attrait de la place économique suisse et la qualité de vie dans le pays. Le coût global pour l'économie serait en fin de compte plus élevé que les économies réalisées. De plus, certaines régions seraient touchées dans une mesure disproportionnée par ces mesures.

En revanche, toute amélioration de l'offre ne doit pas être onéreuse. Des développements ponctuels de l'offre peuvent également avoir une grande efficacité. Par exemple, des offres flexibles créées sur mesure pour des besoins de la clientèle et des moments très concrets (jour de la semaine, heure ou saison) peuvent générer un grand bénéfice. De telles offres flexibles sont déjà proposées aujourd'hui, et la branche encourage ces efforts.

2) Améliorer le financement par les utilisateurs en augmentant les prix

Une nette amélioration de l'offre justifie d'augmenter les tarifs et donc la part du financement par les voyageurs. Au niveau national, la dernière hausse tarifaire de ce type a eu lieu quelques années avant l'ouverture du tunnel de base du Gothard (en lien avec la votation populaire sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire en 2014).

Une forte hausse de la part des coûts des transports publics financée par les voyageurs aurait de lourdes conséquences, également en matière de politique sociale. Des augmentations de prix largement disproportionnelles seraient nécessaires pour couvrir les coûts croissants à la charge des usagers. De plus, de nombreuses lignes du TRV présentent un taux de couverture des coûts très faible, en particulier dans les régions périphériques, si bien que les pouvoirs publics assument la majorité des frais. Dans ces cas, même un très fort renchérissement des prix ne suffirait pas pour que les lignes soient rentables. De telles fortes hausses des prix ou la suppression d'offres dans les régions périphériques contredisent les objectifs socio-économiques et de politique régionale.

Enfin, il faut s'attendre à ce que de fortes hausses tarifaires, indépendantes de l'offre, entraînent une baisse significative de la fréquentation des transports publics et partant des recettes générées par la vente des titres de transport. Cela aurait à son tour des conséquences négatives sur le taux de couverture des coûts des TP, sur l'occupation des routes et les heures d'embouteillage.

3) Reporter les investissements en faveur de la décarbonation des TP routiers

L'heure est à l'acquisition de véhicules respectueux de l'environnement dans les transports publics routiers, conformément à la stratégie énergétique de la Confédération et aux efforts des cantons. Cumulés, les investissements requis impliqueront des surcoûts de 5 % jusqu'en 2035 pour les lignes de bus. Ces coûts pourraient théoriquement certes être repoussés dans le temps.

Or les économies réalisées en retardant la décarbonation des TP routiers ou en renonçant complètement à électrifier les flottes de bus sont diamétralement opposées aux objectifs climatiques et énergétiques de la Confédération et des cantons. Du reste, la majorité des fournisseurs cesseront la production de bus diesel et à gaz dans les prochaines années, voire l'ont déjà fait.

8 Responsabilité de la Confédération, des cantons, des villes et des communes

La politique des transports de la Confédération vise à garantir une mobilité durable, performante et utile à l'économie et à la société en tenant compte des besoins des futures générations dans une Suisse en pleine expansion. Dans ce contexte, la Confédération assume d'une part la direction de la planification des aménagements de l'offre ferroviaire, et commande d'autre part, de pair avec les cantons, les offres du trafic régional voyageurs. La Confédération dispose en outre du droit d'octroyer aux entreprises des concessions de transport de voyageurs et d'y fixer des objectifs de rentabilité et d'utilité des prestations. Les cantons, villes et communes ont quant à eux passablement de responsabilités à l'égard du trafic local.

En tant que commanditaires, les cantons et les communes sont eux aussi responsables de définir les offres de transport nécessaires et souhaitées. Ils assument cette responsabilité en commandant et en indemnisant les prestations définies. Avec les entreprises de transport, les cantons et les communes peuvent déterminer si et dans quelle mesure les offres sous-financées doivent être fournies. En remplacement d'offres régulières intégrées à l'horaire cadencé, il est par exemple possible d'évaluer un allègement des cadences aux heures creuses permettant de couvrir les besoins en mobilité tout en demandant moins de moyens financiers.

La Confédération accorde un rôle primordial aux transports publics en vue de réaliser la Stratégie énergétique 2050 et d'atteindre l'objectif du zéro émission nette fixé dans sa politique climatique. En particulier l'excellente efficacité énergétique des TP et leur décarbonation complète sont des facteurs de succès essentiels pour la politique énergétique du pays.

La volonté – poussée par des facteurs économiques, sociaux et environnementaux – d'augmenter la part des transports publics sur l'ensemble du trafic est ainsi un aspect fondamental à prendre en compte face aux hausses des coûts dans le TRV, pour lesquels la Confédération est coresponsable de veiller à un bon rapport coûts / utilité.

La croissance des prestations de transports publics et le besoin de moyens en hausse qui en résulte dans le trafic régional voyageurs et le trafic local sont nécessaires et justifiés pour continuer à empreindre la prospérité économique et la qualité de vie élevée en Suisse. Ils sont la réponse aux besoins de mobilité de la population, une contribution à l'économie et au maintien d'une qualité de vie élevée, et un élément-clé dans le succès de la politique énergétique et climatique suisse. Ces aspects justifient les extensions de l'offre et les investissements en faveur du maintien de la qualité et du développement des transports publics à court (2025), moyen (2026-2028) et long (2035) terme.

Les pouvoirs publics contribuent à juste titre à façonner l'évolution souhaitée des transports publics. De plus, ils prennent des décisions dans des domaines certes extérieurs à la politique des transports, mais qui ont d'importants effets sur les transports publics. Il en résulte ici aussi une coresponsabilité concernant les coûts correspondants.



9 Position de l'UTP

En vue des décisions des milieux politiques, de l'administration et de la branche, l'Union des transports publics défend la position selon laquelle les entreprises de transport, les voyageurs et les commanditaires doivent fournir chacun leur part afin que les transports publics puissent continuer à remplir leur fonction dans les conditions-cadres futures. Concrètement, pour l'UTP:

- En pleine croissance, la Suisse a toujours plus besoin de transports publics qui fonctionnent bien et qui soient bien aménagés dans toutes les régions du pays.
- Une offre de qualité de transports publics dans tout le pays justifie les moyens engagés: un trafic régional voyageurs et un trafic local forts s'avèrent une contribution sûre à un pays prospère, socialement attractif, solidaire et durable, qui poursuive sa croissance.
- Des évolutions externes expliquent pourquoi les coûts du TRV et du trafic local augmentent à moyen et long terme. Les principaux facteurs sont les développements de l'offre, les charges opérationnelles en hausse du fait de facteurs exogènes dans la fourniture de prestations et la décarbonation.
- Les entreprises de transport exploitent tous les potentiels d'amélioration sur le plan opérationnel et sont disposées à continuer à le faire.
- Les entreprises de transport veillent à séduire de nouveaux voyageurs et à ce que les usagers continuent de participer dans une mesure appropriée à l'évolution des coûts. Elles examinent attentivement d'éventuelles mesures tarifaires afin que celles-ci restent le plus modérées possible et qu'elles n'alimentent pas le renchérissement général. La clientèle doit donc continuer à financer environ la moitié des coûts des offres des transports publics, l'autre moitié incombant toujours aux pouvoirs publics.

L'UTP constate que des transports publics d'excellente qualité dans une Suisse qui croît nécessitent une augmentation modérée des moyens financiers. Elle adopte une position de refus sur les points suivants:

- L'offre de base et les développements stratégiques de l'offre planifiés ne doivent subir aucune baisse des moyens.
- Le passage des entreprises de transport à des motorisations non fossiles ne doit pas être reporté.

Pour 2025 et la période du crédit d'engagement 2026-2028, la Confédération doit mettre à disposition une somme réaliste d'indemnités, s'appuyant sur le montant défini par le Parlement dans le budget 2024. Les budgets des cantons doivent être adaptés dans la même mesure.





VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
3005 Berne

www.utp.ch
info@utp.ch

Juin 2024