

Office fédéral des transports
3003 Berne
finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 7 juillet 2016

Consultation sur la mise en œuvre d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2018 à 2021

Prise de position de l'ATE Association transports et environnement

Chères Mesdames, chers Messieurs,

Nous vous remercions d'avoir invité notre organisation à prendre part à cette consultation. Nous vous renvoyons volontiers nos remarques.

L'Association Transport et Environnement (ATE) salue l'augmentation générale des montants alloués au profit du transport public régional. En effet, l'aménagement de l'infrastructure par les programmes ZEB et PRODES 2025 permet d'effectuer des améliorations notables de l'offre en transports publics non seulement pour le trafic longue distance, mais aussi pour le trafic régional. Après avoir dépensé des milliards pour aménager l'infrastructure, il serait regrettable de ne pas profiter de ces améliorations pour des simples questions de financement.

L'ATE soutient également le passage du plafond de dépense au crédit d'engagement. Néanmoins, même si plafonné, ce crédit doit permettre aux transports publics de rester concurrentiels face au transport individuel motorisé. C'est pour cela que nous exigeons l'abandon de toute velléité à augmenter davantage le prix des prestations : rouler en voiture devient de plus en plus à bon marché, tandis que les prix des transports en commun n'ont cessé d'augmenter. D'ailleurs, l'augmentation de 4 centimes des taxes sur les carburants ne suffira même pas à compenser le renchérissement du coût de la vie. Une augmentation trop sensible des tarifs des trains aurait comme conséquence de favoriser un report vers la route, ce qui serait très regrettable d'un point de vue sociétal et environnemental. Les économies effectuées par la Confédération dans les transports en commun induiront d'ailleurs une augmentation des externalités négatives non internalisées générées par la route et qui seront payées indirectement par la population. On vient de signer les accords de Paris en matière climatique : comment la Confédération souhaite-t-elle atteindre ses objectifs climatiques – pour

ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Berne
tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.ate.ch, ate@ate.ch

le volet mobilité : diminution de 40% des émissions de CO2 et de 35% des autres gaz – si on ne pose pas les conditions pour qu'il y ait un transfert de la route vers les transports publics ?

Concernant le financement, nous regrettons un manque de flexibilité vers une adaptation à posteriori du crédit d'engagement, notamment en raison de facteurs externes pouvant influencer la mise en place de l'offre. Par exemple, des travaux de grande envergure peuvent modifier passablement l'horaire des trains régionaux, ou nécessitent des nouvelles prestations de substitution : ceci a été récemment le cas pour plusieurs lignes régionales desservant le Pied du Jura, en raison du décalage des ICN Lausanne-Bienne à cause de travaux en gare de Lausanne. Afin de garantir des bonnes correspondances il a fallu introduire la cadence à la demi-heure sur des lignes secondaires et doubler ainsi la quantité de véhicules en circulation. Le cadre législatif peut aussi avoir un fort impact sur les coûts. En sont un exemple les adaptations du matériel roulant et de l'infrastructure lié à l'application de l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics. Pour ces raisons, nous exigeons une adaptation législative permettant l'engagement de crédits supplémentaires si la situation le justifie.

Le cas échéant, le manque de financement qui ne serait pas pris en compte par la Confédération pourrait être compensé par d'autres mesures que l'augmentation des tarifs. Les Cantons pourraient notamment être appelés à contribuer davantage, notamment s'il y a une surenchère à la commande de prestations ou dans le cas où la commande souhaitée dépasse le cadre légal fixé. Autre possibilité, l'amélioration de l'efficacité. Toutefois, des gains de productivité ne peuvent être réitérés d'année en année. Prenons en exemple la future suppression des minibars dans les trains longue distance, qui évitera certes des pertes financières pour les CFF, mais ne rendra surtout pas plus attrayant un voyage en train. Il faut se rendre à l'évidence qu'un transport public compatible avec la politique climatique et énergétique et qui soit digne de la qualité suisse – a son prix. Mais, nous estimons qu'il soit de l'argent bien investi.

D'ailleurs, c'est en suivant cette logique du service offert que l'ATE exige la réintégration du financement des répéteurs 3G/4G dans le crédit d'engagement. Ce projet représente un investissement de seulement 8 millions de francs par année : un montant très modeste par rapport à l'engagement budgétaire global de la Confédération. Cet investissement est essentiel pour garantir l'attractivité du voyage en train : pour des nombreux pendulaires la journée de travail commence déjà dans le train et – pour le plus grand nombre – la fiabilité d'une connexion internet est un élément essentiel qui peut compenser l'abandon d'un véhicule motorisé privé.

En résumé, l'ATE vous invite à augmenter davantage le crédit d'engagement, afin de financer toutes les offres prévues et d'installer les répéteurs 3G à partir de 2018 déjà. D'éventuelles compensations par des gains en efficacité sont souhaitables, mais ne doivent pas préjudicier la qualité des services offerts aux voyageurs. De plus, une augmentation des tarifs ne serait plus tolérée par les usagers des transports publics : ils ont déjà trop contribué de leur poche aux aménagements de l'infrastructure et des améliorations des offres. Une augmentation de la participation des Cantons serait une solution plus adaptée à nos yeux.

Nous vous remercions de prendre en compte nos remarques et restons à votre disposition pour d'éventuelles questions.

Avec nos meilleures salutations,

ATE Association transports et environnement



Caroline Beglinger
Co-Directrice