

Développement du service public dans le secteur des transports publics

Conditions-cadres durables pour le transport régional des voyageurs

Afin de pouvoir continuer à proposer aux clientes et aux clients une offre de transports publics (TP) d'excellente qualité couvrant l'ensemble du territoire, les entreprises de transport suisses s'engagent, en collaboration avec la Confédération et les cantons, à développer le transport régional des voyageurs (TRV). Pour sécuriser les investissements, numériser et améliorer les prestations et promouvoir les innovations, il est essentiel de pouvoir s'appuyer sur un système économique fiable. Par conséquent, il s'agit d'adapter le cadre légal du transport régional des voyageurs en procédant à une révision de la loi sur le transport de voyageurs (LTV). Cependant, les modifications proposées ne permettent de répondre qu'en partie aux défis posés actuellement par le système de TRV. Par conséquent, CarPostal demande la prise de mesures de développement supplémentaires visant à améliorer le système de TRV, telles que la création d'un modèle commercial cohérent ou la promotion de la mobilité électrique.

Situation initiale

Plus de 430 000 voyageurs empruntent chaque jour les 936 lignes de bus CarPostal à travers toute la Suisse. Véritable trait d'union dans le secteur des transports publics, le car postal assure la correspondance ainsi que la desserte capillaire dans de nombreuses régions du pays. La majorité des utilisateurs suisses de transports publics font des déplacements à l'échelle régionale. C'est pourquoi le transport régional des voyageurs (TRV) est d'une importance majeure pour l'économie suisse. Ce secteur est aussi le principal secteur d'activité de CarPostal aujourd'hui. Bien que le système de transport régional des voyageurs ait fait ses preuves, il doit à présent relever de nouveaux défis. En 2013 déjà, une réforme du transport régional des voyageurs avait été initiée par voie de motion afin de garantir le financement à long terme du système, de renforcer son efficacité et de simplifier la procédure de commande. En collaboration avec les cantons et le secteur des transports publics, l'Office fédéral des transports (OFT) a ensuite élaboré un projet visant à modifier la loi sur le transport de voyageurs (LTV). Le Conseil fédéral en a adopté le message à l'intention du Parlement le 4 juin 2021. L'entrée en vigueur est prévue dans le courant de l'été 2022.

Position de CarPostal concernant la révision de la loi sur le transport de voyageurs (LTV)

Pour CarPostal, il est important que la révision de la loi sur le transport de voyageurs contribue à générer davantage de clarté, de transparence et d'efficacité dans le secteur du transport régional des voyageurs. C'est pourquoi l'entreprise s'est investie activement dans l'élaboration de la position sectorielle de l'Union des transports publics (UTP), dont elle partage pour l'essentiel les points de vue. Selon CarPostal, l'introduction des conventions d'objectifs et du système de benchmarking national ainsi que le déploiement des outils permettant d'encourager les innovations constituent les principaux avantages de ce projet de loi qui vise à développer le système de TRV.

Dans le même temps, il convient de noter que l'actuel projet de loi ne retient que certains éléments de la réforme du transport régional des voyageurs demandée initialement. Pour CarPostal, le point critique est le suivant: les objectifs clés formulés dans le projet de loi, qui visent à encourager les entreprises de transport à être plus efficaces et à simplifier les procédures de commande, ne sont pas remplis. De la même manière, en ce qui concerne le durcissement des réglementations légales relatives à l'affectation des excédents, les modifications proposées constituent une régression et un affaiblissement de la capacité d'investissement et d'innovation des entreprises de transport.

Concrètement, CarPostal demande les ajustements suivants dans le cadre de la révision de la LTV:

Pas d'interdiction de la rémunération des fonds propres

Le Conseil fédéral entend interdire totalement la rémunération des fonds propres, qui était jusqu'à présent autorisée sous certaines conditions. Cette modification mettrait fin aux mesures incitatives en faveur des investissements autofinancés. Par conséquent, la part de fonds étrangers des entreprises de transport ne cesserait d'augmenter et, partant, le risque d'endettement s'accroîtrait également. Cette modification pose en outre un autre problème. Comme elle n'a été introduite qu'après la procédure de consultation, il n'a pas été possible de mener une analyse approfondie des conséquences économiques qui en résulteraient du point de vue des entreprises et des propriétaires. CarPostal préconise donc que les thématiques se rapportant au financement par des fonds propres, à la factura-

LA POSTE 



CarPostal 

tion de prestations internes et à la compensation des réserves négatives soient clarifiées en dehors de l'actuelle révision de la LTV et compte tenu des travaux en cours dans le cadre du projet «Guidance» mis en œuvre par l'OFT. Le projet «Guidance» doit permettre de renforcer la sécurité juridique dans plusieurs domaines (p. ex. au niveau de la compétitivité des appels d'offres, de la formation des prix, de l'imputabilité des frais, de la présentation des comptes ou du traitement des données) et de prendre en considération les éventuelles modifications apportées à la LTV. Pour finir, il est impératif d'harmoniser la LTV et l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV) afin d'éviter toute

Conventions d'objectifs visant un développement de l'offre à moyen terme

selon le projet LTV, les conventions d'objectifs ont pour but, d'une part, d'accroître la sécurité en matière de planification et, d'autre part, de déterminer l'évolution des coûts et de l'offre. Pour y parvenir, la formulation légale doit englober aussi bien les coûts que l'offre (à moyen terme) en tant que composantes obligatoires. Dans le cas contraire, l'objectif relatif à la sécurité en matière de planification ne peut pas être rempli.

Optimisation des procédures de mise au concours

sur le fond, CarPostal est favorable aux mises au concours, puisqu'elles renforcent la compétitivité et la capacité d'innovation des entreprises de transport. CarPostal soutient les efforts de la Confédération pour améliorer le processus des mises au concours et la gestion de l'impact. Dans le même temps, il est important que le prix ne soit pas le facteur déterminant dans le cadre des mises au concours. Les innovations en ce sens spécifiées dans le droit des marchés publics doivent également être reprises dans la LTV. Ainsi, il s'agit de remplacer l'expression «offre la plus avantageuse du point de vue économique» par le terme «offre la plus avantageuse». Il est essentiel que les dispositions du droit des marchés publics concordent si l'on entend parvenir à un changement de paradigme en faveur d'une plus grande durabilité et d'une concurrence davantage axée sur la qualité.

Plus de moyens en faveur de l'innovation

afin de développer le système de TRV, il est nécessaire de disposer de moyens financiers suffisants consacrés à l'innovation. CarPostal estime que les contributions annuelles en faveur de l'innovation proposées dans le projet de loi sont insuffisantes. De plus, outre la mise en place de projets pilotes, il faudrait accorder plus d'importance à l'introduction réussie sur le marché en tant que critère d'éligibilité.

Égalité de traitement en matière de protection des données

CarPostal revendique l'égalité de traitement en matière de protection des données pour les tiers ainsi que pour les entreprises de transport et, de manière générale, propose la soumission à la législation privée en matière de protection des données (comme la Poste).

Autres mesures de réforme nécessaires

Le développement réussi et durable du transport régional des voyageurs en Suisse implique de mettre en place dans les meilleurs délais les mesures de réforme suivantes:

1. Création d'un modèle commercial cohérent pour les entreprises de transport:

afin que les transports publics puissent être assurés à long terme et de manière durable, le transport régional des voyageurs nécessite un modèle commercial cohérent, au sein duquel la force économique et la capacité d'investissement des entreprises sont renforcées. Il s'agit de mettre en place une réglementation claire, qui définit la manière dont les entreprises de transport pourront constituer à nouveau des réserves suffisantes après la pandémie de COVID-19. Une telle réglementation doit permettre aux transports publics de supporter de manière autonome les pertes essuyées en cas de résultats négatifs, p. ex. en cas de fluctuations des recettes ou de coûts d'exploitation imprévus, et de ne pas dépendre de fonds supplémentaires provenant des deniers publics. En parallèle, il s'agit de prévoir une solution pour la compensation des réserves spéciales négatives.

2. Renforcement de la symétrie des risques dans le cadre de la procédure d'offre:

le système actuel de TRV prévoit que les différents acteurs supportent différents risques. Ainsi, les entreprises de transport faisant preuve d'efficacité sont souvent pénalisées lors d'offres ultérieures si elles répercutent leurs progrès en termes de productivité. Le fait de devoir se conformer au compte prévisionnel (congruence des offres) ainsi que l'absence de recherche de bénéfice font que les efforts consentis pour accroître la productivité en cours d'année ne sont pas poursuivis avec la même insistance. Il en résulte un effet négatif sur la rentabilité, ce qui entraîne une augmentation des coûts. C'est pourquoi CarPostal demande que la symétrie des risques dans le cadre de la procédure d'offre et du processus de mise au concours soit renforcée et que des règles du jeu appropriées soit mises en place.

3. Encourager la décarbonisation du TRV:

avec la décarbonisation croissante du transport motorisé individuel, les avantages environnementaux des transports publics ont tendance à diminuer. Pour que les TP continuent d'être perçus comme un moyen de transport respectueux de l'environnement et pour que la proportion des déplacements effectués en transports publics augmente, il faut assurer la conversion du TRV à des modes de propulsion alternatifs. La promotion de la mobilité électrique dans le TRV passe obligatoirement par la création d'une infrastructure coordonnée et, partant, par un soutien financier du côté des commanditaires.

LA POSTE 

Post CH SA E-Mail: politique@post.ch
Affaires publiques et internationales www.poste.ch
Wankdorffallee 4
3030 Berne

Mise à jour de la prise de position: septembre 2021;
délibérations parlementaires terminées le 16.12.2022



CarPostal 