



24 août 2020

Rapport supplémentaire de l'OFT à l'attention de la CTT

relatif au message concernant la loi urgente
sur le soutien des transports publics durant
la crise du COVID-19

Référence du dossier : BAV-061.3-72/4/1



Table des matières

1	Utilisation des réserves	3
2	Trafic local	5
3	Indemnité en cas de réduction de l'horaire de travail des entreprises de transport	7
4	Trafic touristique	8
5	Chargement des automobiles	11
6	Trafic grandes lignes	13
7	Annexe: résumé des conséquences financières sur la Confédération	15

01 Utilisation des réserves

1. Disposition légale « Réserve spéciale TRV / infrastructure »

La loi régit l'utilisation des excédents du transport régional de voyageurs (TRV) et de l'infrastructure ferroviaire. Alors que dans le TRV, moyennant certaines conditions, l'entreprise peut utiliser librement une partie des excédents, dans l'infrastructure ferroviaire, tous les excédents doivent être placés dans une réserve spéciale.

Art. 36 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)¹

Al. 1 : L'entreprise répond elle-même du déficit si le produit obtenu ainsi que les prestations financières fournies par la Confédération et par les cantons ne lui permettent pas de couvrir les dépenses globales d'un secteur de transport. Elle porte ce déficit au compte du nouvel exercice.

Al. 2 : Lorsque les recettes et les prestations financières fournies par la Confédération et les cantons dépassent les dépenses globales d'un secteur de transport bénéficiant d'indemnités, l'entreprise affecte au moins deux tiers de cet excédent à une réserve spéciale destinée à couvrir les futurs déficits des secteurs indemnisés. Si cette réserve spéciale atteint 25 % du chiffre d'affaires annuel des secteurs bénéficiant d'indemnités ou si elle atteint 12 millions de francs, le bénéfice est à la libre disposition de l'entreprise.

Art. 67 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF)²

La distribution des bénéfices et la rémunération du capital propre à la charge du compte de résultats du secteur de l'infrastructure ne sont pas autorisées. Le bénéfice doit être affecté intégralement à une réserve spéciale du secteur de l'infrastructure afin de couvrir de futurs découverts ou des dépenses extraordinaires.

2. Aperçu du niveau des réserves LTV et LCdF

Les réserves visées à l'art. 36 LTV s'élèvent à 236 millions de francs au 31 décembre 2018 pour l'ensemble des 113 entreprises du TRV. Les valeurs au 31 décembre 2019 ne sont pas encore disponibles pour toutes les entreprises de transport (ET).

86 entreprises de transport disposent de réserves positives pour un total de 275 millions de francs et 27 font état de réserves négatives de - 39 millions (exemples : CFF, -20,0 millions ; CarPostal + 57,5 millions).

Au 31 décembre 2018, les réserves LCdF visées à l'art. 67 s'élèvent à 278 millions pour l'ensemble des 36 entreprises d'infrastructure. Les réserves de CFF Infrastructure s'élèvent à 43 millions. Cinq entreprises ont des réserves négatives. Pour les 30 entreprises restantes, on s'attend à ce que les pertes liées au COVID-19 soient inférieures aux réserves et ne dépassent pas 40 millions. Cela signifie qu'**environ 80 millions provenant des réserves** seront disponibles pour couvrir les pertes dues au COVID-19 dans le secteur **Infrastructure**.

3. Procédure pour le secteur TRV

Dans leurs comptes annuels 2020, les entreprises font état de manière transparente des pertes dues à la baisse des revenus et des économies de coûts possibles.

¹ RS 745.1

² RS 742.101

Les réserves suivantes doivent être utilisées pour couvrir ces pertes :

- Les réserves latentes résiduelles doivent être libérées à la fin de 2020 et comptabilisées par secteurs.
- Les déficits restants doivent être couverts par la dissolution de toutes les réserves spéciales visées à l'art. 36 LTV. Ces réserves servent à « couvrir les futurs déficits », ce qui sera le cas pour de nombreuses entreprises en 2020.

Si le Parlement envisage une extension des mesures dans ce domaine, l'Office fédéral des transports (OFT) propose en complément

- de recourir obligatoirement, en plus de la réserve spéciale, aux excédents du secteur TRV librement utilisés au cours des cinq dernières années pour couvrir les pertes. Cette exigence est fondée sur l'égalité de traitement des entreprises. Par le passé, de nombreuses entreprises se sont abstenues d'affecter le tiers librement utilisable des excédents aux réserves libres. Ces entreprises seraient désavantagées si seule la réserve spéciale devait être dissoute.
- En revanche, il faut renoncer à obliger les entreprises à dissoudre d'autres réserves libres. Ces réserves sont donc disponibles pour couvrir les pertes sur les activités annexes (par ex. les voyages en car, les transports scolaires, etc.). Ainsi, on tient compte du fait que les réserves libres ont été constituées à partir de différents secteurs d'activité tout en intégrant la part du TRV indemnisé dans le calcul par le biais de l'utilisation des excédents librement utilisés au cours des cinq dernières années.

4. Procédure pour le secteur Infrastructure

Les gestionnaires d'infrastructure sont priés de faire apparaître les pertes de recettes du prix du sillon et les autres répercussions du COVID-19 dans le compte de résultats (surcroît de dépenses et économies) d'ici au début du mois de novembre 2020, et de les rapporter à leurs réserves par secteur. Si la perte prévisionnelle dépasse les réserves, un avenant à la convention sur les prestations sera établi. Le montant de loin le plus important sera alloué aux CFF.

5. Proposition de disposition légale

S'il est décidé d'étendre l'utilisation des réserves, l'OFT propose la modification temporaire suivante de la LTV:

Art. 36, al. 2^{ter}

^{2^{ter}} Pour déterminer l'indemnisation des pertes résiduelles subies en 2020 visées à l'art. 28, al. 1^{bis}, les commanditaires tiennent compte de la réserve spéciale et des parts des excédents annuels du secteur du transport régional de voyageurs librement utilisées au cours des années 2015 à 2019.

02 Trafic local

1. Aperçu des différents types de transport

Selon l'art. 28, al. 1, LTV, la Confédération et les cantons financent conjointement les offres du TRV, à condition que les offres respectives répondent aux exigences visées à l'art. 6 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)³, comme par exemple le respect de la rentabilité minimale.

Selon l'art. 28, al. 2, LTV, le trafic local et les offres sans fonction de desserte sont exclus des prestations fédérales. Le cas échéant, ces offres doivent être commandées et financées par les cantons ou les communes.

Selon l'art. 3 OITRV, le « trafic local » comprend des lignes servant à la desserte capillaire des localités. Une ligne sert à cette desserte lorsque les arrêts se trouvent, en règle générale, à moins de 1,5 km du point de liaison le plus proche avec le réseau supérieur des transports publics et que la distance entre les arrêts est courte.

Sont considérés comme des offres sans fonction de desserte les lignes qui desservent des localités habitées toute l'année par moins de 100 personnes (art. 5 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs [OTV⁴]).

2. Soutien en raison de la crise du COVID-19

Dans le cadre du message COVID-19, la Confédération propose un soutien financier des prestations à la commande desquelles elle a participé, à savoir les offres du TRV. Par contre, aucun soutien financier n'est prévu pour les offres commandées sans participation fédérale (offres du TRV qui ne remplissent pas les critères, trafic local, offres sans fonction de desserte).

Bien que, dans le cadre du système intégral des transports publics suisses, les offres commandées sans participation fédérale, de même que le trafic grandes lignes autofinancé, fassent partie des chaînes de transport des clients et constituent ainsi un élément important du système global, la Confédération ne prévoit pas de soutien financier direct puisqu'en raison de l'équivalence fiscale, ce n'est pas à elle qu'incombe la responsabilité, mais aux commanditaires respectifs.

3. Solution proposée par les tiers

Lors de la consultation relative au projet de loi COVID-19, les cantons (CTP) et les entreprises de transport (UTP) ont proposé que les trois niveaux de l'État, à savoir la Confédération, les cantons et les communes, soutiennent paritairement le trafic local.

Du point de vue de l'OFT, cette proposition serait très difficile à mettre en œuvre. Le financement du trafic local est réglé différemment selon les cantons. Parfois, l'ensemble des offres est commandé par le canton et parfois par les communes. Dans les cantons de Schwyz et des Grisons, la commande et le financement sont en partie effectués par les districts. En outre, il existe des formes de financement, qui ne sont pas entièrement compatibles avec le système d'indemnisation prévu par la LTV, telles que des conventions pluriannuelles sur les prestations ou le système du *Zürcher Verkehrsverbund* (ZVV, communauté de transport zurichoise), dans lequel la responsabilité en matière de recettes incombe

³ RS 745.16

⁴ RS 745.11

à cette dernière et non pas aux entreprises. En outre, le montant exact de l'ensemble des indemnités et des manques à gagner sur toutes les offres n'est pas connu. L'OFT estime que cela pourrait représenter des dépenses de l'ordre de 150 millions de francs pour la Confédération. Le recensement préalable des déficits et la mise en œuvre d'une couverture de ces déficits par le biais de conventions conclues avec les commanditaires respectifs et la prise en compte de tous les cas particuliers entraîneraient donc des dépenses supplémentaires considérables pour la Confédération, raison pour laquelle cette proposition ne doit pas être poursuivie.

4. Proposition initiale d'un soutien forfaitaire

Lors de la consultation, la Confédération avait prévu un montant forfaitaire de 100 millions de francs pour toutes les autres prestations commandées (offres du TRV commandées sans participation de la Confédération, trafic local, offres commandées sans fonction de desserte). L'objectif consistait à trouver une solution pragmatique applicable sans trop de bureaucratie. Les commanditaires respectifs (cantons, communes) auraient transmis à la Confédération les résultats annuels des offres commandées. Les moyens disponibles (100 mio) auraient été répartis proportionnellement aux déficits entre toutes les entreprises avec lesquelles la Confédération aurait conclu des conventions bilatérales. La couverture des déficits restants aurait ensuite incombé aux différents commanditaires. Compte tenu des principes de financement (pas de cofinancement du trafic local par la Confédération) et des coûts supplémentaires, cette solution n'a pas été poursuivie.

Du point de vue de l'OFT, un éventuel soutien aux autres offres devrait, si possible, prendre la forme d'une contribution fédérale forfaitaire versée aux entreprises concernées sans impliquer les autres commanditaires.

5. Proposition de disposition légale

Pour une éventuelle extension des mesures au trafic local, il faudrait intégrer le complément temporaire suivant à la LTV :

Art. 28, al. 2^{bis}

^{2bis} En dérogation à l'al. 2, la Confédération peut accorder des indemnités au trafic local et aux offres sans fonction de desserte pour l'année 2020. L'indemnisation est effectuée sur la base des comptes de résultats des lignes des entreprises.

Art. 36, al. 2^{bis}

^{2bis} En dérogation à l'al. 2, en 2020 et 2021, l'excédent est attribué dans sa totalité à la réserve spéciale. Les entreprises de transport qui bénéficient de contributions au titre de l'art. 28, al. 1^{bis} et 2^{bis}, ne peuvent pas distribuer de dividendes au titre des exercices 2020 et 2021.

03 Indemnité en cas de réduction de l'horaire de travail des entreprises de transport

Les données sur l'indemnité en cas de réduction de l'horaire de travail (IRHT) dans le secteur des transports publics et du fret ferroviaire sont présentées en prenant le **mois de mai** comme exemple (derniers chiffres provisoires, sources : SECO/statistique du marché du travail, OFS/STATENT 2017) :

Dans le domaine du **trafic grandes lignes** (TGL) ferroviaire, principalement exploité par les CFF, l'IRHT n'a été approuvée que pour 24 % des 29 804 employés, et n'a été effectivement décomptée que pour 1 % des employés. La somme de 530 753.– francs versée correspond à 16 061 heures perdues, ce qui signifie que 32 % des heures théoriques des employés concernés ont été compensées.

Dans le domaine du **TRV**, l'IRHT a été approuvée pour 40 % des 6696 employés, et effectivement décomptée pour 9 % des employés. La somme de 522 763.– francs versée correspond à 17 242 heures perdues, ce qui signifie que 29 % des heures théoriques des employés concernés ont été compensées.

Dans le domaine du **trafic local**, l'IRHT a été approuvée pour 37 % des 15 058 employés, et effectivement décomptée pour 9 % des employés. La somme de 1 164 092.– francs versée correspond à 45 853 heures perdues, ce qui signifie que 30 % des heures théoriques des employés concernés ont été compensées.

Dans le domaine du **fret ferroviaire**, l'IRHT a été approuvée pour 86 % des 3877 employés. Cependant, elle n'a été effectivement décomptée que pour 7 % des employés. La somme de 347 713.– francs versée correspond à 11 841 heures perdues, ce qui signifie que 23 % des heures théoriques des employés concernés ont été compensées.

En **trafic touristique** tel que les chemins de fer à crémaillère, les installations de transport à câbles et les téléskis (ci-après téléphériques, 8749 employés) et en navigation intérieure (2185 employés), l'IRHT a été approuvée pour presque tous les employés (98 %). Cependant, elle n'a été effectivement décomptée que pour environ un tiers des employés (34 % pour les téléphériques et 39 % pour la navigation intérieure). La somme de 6 060 742.– francs versée pour les téléphériques correspond à 230 910 heures de travail perdues, ce qui signifie que 50 % des heures théoriques des employés concernés ont été compensées. La somme de 2 044 274.– francs versée pour la navigation correspond à 75 300 heures de travail perdues, c'est-à-dire que 56 % des heures théoriques des employés concernés ont été compensées.

À titre de comparaison, dans le secteur de l'**aviation** (transport de passagers), l'IRHT a été approuvée pour tous les employés (100 %) et a été effectivement décomptée pour la quasi-totalité des employés (97 %). La somme de 39 702 543.– francs versée correspond à 784 957 heures perdues, ce qui signifie que 65 % des heures théoriques des employés concernés ont été compensées.

04 Trafic touristique

1. Transports touristiques

Les offres de transport qui sont destinées exclusivement au trafic touristique et n'ont dès lors pas de fonction de desserte ne sont ni commandées ni financées par la Confédération ou les cantons. Ces prestations doivent être fournies sans subventions. Dans ce secteur, les bénéfices sont autorisés.

Comme les motifs de transport ne peuvent pas être séparés, les voyages touristiques effectués dans le cadre de la desserte de base bénéficient indirectement de subventions. Ainsi tous les centres touristiques et, en règle générale, toutes les stations aval d'installations à câbles sont desservis par des offres de transport régional. Un soutien financier du transport régional a pour conséquence un soutien indirect du trafic touristique.

2. Exemples de «lignes touristiques» couvertes par le TRV

Conformément à l'art. 6, al. 1, let. a, OITRV, la Confédération et les cantons indemnisent ensemble une offre de TRV si la ligne a une fonction de desserte conformément à l'art. 5 OTV. En «transport touristique», 21 installations à câbles et 13 funiculaires satisfont aux critères de la fonction de desserte : ils desservent des localités habitées toute l'année par au moins 100 personnes.

Les « Aletsch Bahnen AG » exercent leur activité dans la région d'Aletsch. Les localités de Riederalp, de Bettmeralp et de Fiescheralp sont accessibles uniquement par téléphérique. Les téléphériques menant à Riederalp et à Bettmeralp revêtent une fonction de desserte et sont indemnisés au titre du TRV par la Confédération et par le canton du Valais, ce qui n'est pas le cas du téléphérique menant à Fiescheralp. Le funiculaire Schwyz-Stoos est aussi indemnisé conjointement par la Confédération et le canton de Schwyz.

Certaines offres de transport touristique sont déjà cofinancées via des chemins de fer à voie étroite. Ainsi, par exemple, la Confédération commande conjointement avec le canton de Berne les lignes des « Berner Oberland Bahnen AG » (BOB) entre Interlaken Ost et Lauterbrunnen / Grindelwald. La ligne de raccordement Lauterbrunnen–Wengen de la « Wengernalpbahn AG » (WAB) est, elle aussi, indemnisée. En sus de la desserte de Wengen, la WAB fait aussi office de chemin de fer d'accès à la « Jungfraubahn », mais la section menant à la « petite Scheidegg » ne donne pas droit à l'indemnité, car elle sert exclusivement au trafic touristique.

Autres offres touristiques connues bénéficiant d'un cofinancement par la Confédération :

- Bernina Express du Chemin de fer rhétique SA (RhB). Le Glacier Express, par contre, ne bénéficie pas d'indemnités (n'est pas exploité toute l'année et l'accès aux trains est possible exclusivement moyennant un supplément).
- La desserte de Leysin, des Diablerets et de Villars par les Transports Public du Chablais SA (TPC)
- Les lignes Goldenpass Lucerne–Interlaken Ost de la « Zentralbahn AG » (zb), Interlaken Ost–Zweisimmen du BLS SA et Zweisimmen–Montreux de la Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA (MOB)

Enfin, différentes localités touristiques telles qu'Adelboden ou Lenzerheide sont desservies par des lignes de bus du TRV.

3. Critères envisageables pour des mesures financières COVID-19 en transport touristique

Du point de vue de l'OFT, les critères suivants devraient être pris en compte en vue d'une éventuelle compensation financière suite à la crise du COVID-19 :

- Subsidiarité
Un soutien financier ne peut être envisagé que si l'entreprise concernée a pris toutes les mesures possibles et ne peut malgré tout pas surmonter la crise du COVID-19 par ses propres moyens. Il y a notamment lieu d'utiliser au préalable toutes les réserves et provisions financières. Les entreprises touristiques qui peuvent générer des bénéfices doivent de plus prendre en compte une compensation par des bénéfices futurs (par ex. en réduisant l'insuffisance de couverture due au COVID-19 à l'aide des bénéfices prévus ou des bénéfices réalisés en moyenne au cours des trois dernières années).
- Participation à tous les échelons de l'État
La Confédération n'assume pas de responsabilité financière en transport touristique. Un programme de soutien doit donc impliquer tous les échelons de l'État. Cela peut être atteint si la Confédération ne verse des contributions qu'à titre subsidiaire dans la mesure où les cantons décident d'apporter un soutien correspondant (par ex. limitation de la contribution fédérale à 40 % au plus des prestations correspondant au manque à gagner à couvrir).
- Délimitation du transport touristique
La chaîne des transports touristiques emprunte tous les modes de transport. Tandis que le message COVID-19 pour les TP inclut la délimitation ainsi que les mesures prévues pour les éléments en amont tels que les trafics grandes lignes, régional et local, les autres éléments doivent être définis avec précision. L'OFT propose d'effectuer la délimitation nécessaire sur la base des concessions fédérales et cantonales pour le transport de voyageurs ou pour l'exploitation d'installations à câbles.
- Mise en œuvre administrative simple
Afin que les entreprises soient rapidement au clair quant à l'aide financière promise, les critères essentiels doivent être inscrits dans le droit fédéral. L'OFT propose que seuls les manques à gagner liés directement à la cessation de l'exploitation en raison du COVID-19 soient couverts (par ex. par une limitation temporelle des pertes à la période du 1^{er} mars au 30 septembre 2020). De plus, la direction doit être assumée par les cantons. La Confédération versera une contribution définie en fonction des décisions des cantons.

4. Soutien des transports touristiques sur la base de la reconnaissance de l'abonnement général

Lors de la consultation de la CTT-E du 13 août 2020, l'UTP et la CTP ont proposé que les entreprises de transport touristique qui reconnaissent l'abonnement général bénéficient d'un soutien.

L'OFT est d'avis que cette proposition ne satisfait pas aux critères. En particulier la délimitation du trafic touristique est arbitraire. L'abonnement général est reconnu par de nombreuses entreprises de navigation, mais pas par toutes, tandis que seules quelques entreprises de transport à câbles l'acceptent (par ex. Rigi, Klewenalp). La Confédération devrait prendre en charge seule les manques à gagner.

L'OFT recommande de ne pas entrer en matière sur cette proposition, car elle ne permet pas de résoudre en général la problématique des entreprises de transport touristiques.

5. Solution proposée pour les entreprises touristiques

Sur la base des critères susmentionnés, la proposition suivante serait à discuter :

- Subsidiarité
Une éventuelle participation financière de la Confédération aux mesures en faveur des offres de transport touristique impliquerait que ces offres revêtent une importance macroéconomique pour la desserte d'une région et que leur continuation soit compromise du fait des suites du COVID-19. Le dimensionnement du soutien tiendra compte de toutes les réserves de l'entreprise et d'un bénéfice prévu approprié pour les prochaines années.
- Participation de tous les échelons de l'État
La Confédération participe financièrement en versant un montant minoritaire à condition que les cantons et les communes soient prêts à soutenir financièrement les offres touristiques.
- Délimitation du trafic touristique
Ont droit à un soutien les offres soumises à une concession fédérale pour le transport de voyageurs ou à autorisation fédérale ou cantonale d'exploiter une installation de transport à câbles.
- Mise en œuvre administrative simple
Les cantons créent les bases nécessaires à un soutien financier en tenant compte des conditions-cadres de la Confédération. Cette dernière verse aux cantons la contribution fixée légalement sur la base d'un test de plausibilité.

Les conséquences financières de la proposition ne peuvent pas être estimées de manière fiable. Il incombera au Parlement de décider d'une éventuelle contribution fédérale moyennant un crédit supplémentaire en 2021.

Au niveau juridique, un article pourrait être inscrit dans la LTV comme suit :

Art. 28a Offres touristiques

¹ Si un canton soutient des offres touristiques soumises à concession de transport de voyageurs ou à concession cantonale permettant d'exploiter des installations de transport à câbles, la Confédération peut participer au financement.

² Les aides financières de la Confédération présupposent que:

- a. les pertes financières dues au COVID-19 subies entre le 1^{er} mars et le 30 septembre 2020 dépassent le bénéfice net généré par l'entreprise au cours des exercices 2017 à 2019, déduction faite de toutes les réserves;
- b. l'entreprise ne verse pas de dividendes pour les exercices 2020 et 2021.

³ L'aide financière fédérale s'élève à 80 % du soutien fixé conformément à l'al. 2, let. a.

05 Chargement des automobiles

1. Chargement des automobiles ayant droit aux indemnités

Selon l'art. 24 de l'ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises (OTM ; RS 742.411), les entreprises ferroviaires et les tiers qui sollicitent une indemnisation au titre des coûts non couverts pour le transport de véhicules routiers accompagnés doivent présenter une offre à l'OFT. La procédure de commande et de demande de contribution d'exploitation est régie par les art. 16 à 23 OITRV. À l'heure actuelle, seules les offres à la Furka et à l'Oberalp bénéficient d'indemnités fédérales au titre du chargement des automobiles. Les offres de transport à travers le tunnel du Simplon sont commandées et financées par le canton du Valais. Les chargements des automobiles au Loetschberg et à la Vereina sont autofinancés et ne bénéficient pas d'indemnités.

Une convention biennale selon l'art. 21 OITRV a été conclue avec la « Matterhorn Gotthard Bahn » (MGB) pour les offres à la Furka et à l'Oberalp. Les éventuels excédents devront être affectés à une réserve fixée par la loi.

Installation	Véhicules transportés	Indemnisation
Loetschberg	1 092 000	–
Simplon	169 697	Canton VS
Vereina	529 117	–
Furka	230 828	Confédération
Oberalp	2219	Confédération

2. Chargement des automobiles : pertes financières dues au COVID-19

D'après les informations des chemins de fer, les pertes liées au COVID-19 sont estimées à hauteur des sommes suivantes :

• RhB (Vereina)	2,2 millions de francs
• MGB/MGI (Furka, Oberalp)	0,8 million de francs
• BLS/BLSN :	
1. Brig – Iselle :	0,4 million de francs
2. Kandersteg – Goppenstein :	0,2 million de francs
3. Kandersteg – Iselle	0,5 million de francs
Total :	1,1 million de francs

Les pertes des trois entreprises de transport effectuant des chargements d'automobiles s'élèvent ainsi à 4,1 millions de francs.

3. Soutien possible du chargement des automobiles

Par analogie au trafic régional commandé, il serait possible d'envisager une couverture des déficits pour les transports commandés de la MGB pour l'année 2020. Étant donné que les réserves à affectation obligatoire de la MGB suffisent à couvrir les pertes liées au COVID-19, il semblerait qu'aucune mesure ne soit nécessaire.

Pour pouvoir couvrir les manques à gagner liés au COVID-19 de tous les chargements d'automobiles, il faudrait créer une base légale correspondante dans la LTV :

Art. 28b Chargement des automobiles

¹ Afin de compenser les pertes financières liées au COVID-19 pour le transport de véhicules routiers accompagnés (chargement des automobiles), la Confédération peut participer à leur financement au titre des années 2020 et 2021.

² Les aides financières de la Confédération sont accordées à fonds perdu.

³ Ces aides impliquent que les entreprises ne distribuent pas de dividendes au titre des exercices 2020 et 2021.

Le soutien financier serait convenu par contrat avec les différents chemins de fer, compte tenu des réserves existantes et des bénéfices des trois dernières années.

06 Trafic grandes lignes

1. Situation du trafic grandes lignes

Il est actuellement difficile d'évaluer dans quelle mesure la crise du COVID-19 aura un impact durable sur le comportement mobilitaire et donc sur l'évolution des activités commerciales des CFF. Les premières études de marché et des sondages auprès de la clientèle rendent compte d'une baisse des déplacements en transports publics à l'heure actuelle, entre autres faute de raisons de voyager telles que les voyages d'affaires et les événements culturels, ou du fait de l'utilisation accrue du trafic individuel motorisé.

Au cours des deux premiers mois de 2020, la demande de transport de voyageurs aux CFF était en hausse par rapport à l'année précédente. Les ventes de billets à l'unité, le taux d'utilisation des trains et la demande de trafic de loisirs augmentaient. Or en mars, en exécution des directives du Conseil fédéral, les CFF ont réduit l'offre nationale à l'offre de base, tandis que le trafic de loisirs, l'offre de nuit et le transport international de voyageurs ont été supprimés. Pendant le confinement, les CFF ont maintenu leur offre de base pour assurer l'approvisionnement économique du pays, la liaison entre les régions et le transport des navetteurs exerçant des activités d'importance systémique (dans les hôpitaux, le secteur alimentaire etc.). Si les recettes se sont effondrées, les coûts, en revanche, n'ont pu être que légèrement réduits malgré des efforts considérables, car une grande partie de l'offre a été maintenue.

Le nombre de voyageurs augmente régulièrement depuis juin, mais la reprise est lente. Le taux d'utilisation actuel (semaine 33) du TGL est de 70 % par rapport à la même période de l'année dernière et de 75 % en TRV. Le renouvellement des abonnements généraux est en baisse par rapport à l'année précédente.

Selon le Service d'information pour les transports publics LITRA, les effets de la crise sur les transports publics étaient déjà perceptibles au premier trimestre 2020. Au deuxième trimestre, le transport ferroviaire de voyageurs en Suisse connaît un véritable effondrement de la demande, qui s'est traduit par 63,6 % de passagers-kilomètres en moins d'avril à juin 2020 par rapport à l'année précédente.

2. Situation dans le transport international de voyageurs

En concertation avec les partenaires de coopération (DB, ÖBB, FS/Trenitalia, TGV Lyria/SNCF), le transport international de voyageurs (TIV) a été interrompu à partir de la mi-mars sur ordre des autorités. Depuis le 29 juin 2020, les trains internationaux (y compris les trains de nuit) circulent à nouveau vers tous les pays voisins. Pour la France et l'Italie, l'offre complète ne sera pas atteinte avant l'automne.

Le TIV revient très lentement à la normale et beaucoup plus lentement que le TGL. Sur les liaisons avec l'Italie notamment, le taux d'utilisation actuel n'atteint qu'environ 20 % de celui de l'année précédente (juillet 2020). Au cours des prochaines années, les CFF s'attendent à une reprise lente et progressive du TIV. Ce n'est qu'à moyen terme (probablement à partir de 2022) que la demande devrait revenir au niveau observé avant la crise du COVID 19. Malgré les pertes financières, les CFF entendent maintenir leurs plans d'expansion pour les offres internationales de jour et de nuit. Les CFF estiment que des aides financières au TIV/ aux trains de nuit sont nécessaires, par exemple au titre du fonds pour le climat, pour que ce trafic puisse être exploité de manière durable. Les CFF sont convaincus que la tendance à un transport ferroviaire respectueux de l'environnement représente un développement durable à moyen et à long terme.

3. Situation économique des CFF

Par décision du 1^{er} juillet 2020, le Conseil fédéral a décidé d'aider les CFF à surmonter un grave problème de liquidités. En raison de la pandémie de COVID-19, les CFF peuvent emprunter 550 millions de francs supplémentaires à la Confédération sous forme de prêt au taux d'intérêt du marché d'une durée maximale d'un an. La limite de ce type de prêt était fixée jusqu'ici à 200 millions de francs. Cette mesure s'ajoute à celles que la Confédération a prises jusqu'à présent pour assurer la liquidité des CFF pendant l'année en cours.

Selon leur rapport de gestion 2019, les CFF disposent de réserves (réserves de capital, réserves issues de bénéfices, bénéfice net) de 6,3 milliards de francs. Les pertes dues au COVID-19 sont donc gérables du point de vue bilanciel. Les CFF sont autorisés à réaliser des bénéfices en TGL, de sorte que les manques à gagner peuvent être compensés à moyen terme si l'évolution est positive. Si tel n'est pas le cas, un réexamen périodique de la contribution de couverture pour le TGL est prévu dans le cadre de la concession de trafic grandes lignes.



07 Résumé des conséquences financières sur la Confédération

	2020 ⁵	2021 ⁶	2020	
A) Compte financier de la Confédération				
Trafic régional de voyageurs (ch 4.1.1)		290 millions		(800 millions de pertes prévues. Financement : 290 mio par la Confédération, 290 mios par les cantons et 220 mios par dissolution des réserves des entreprises)
Transport ferroviaire de marchandises (ch. 4.1.2)		70 millions		
Mesures d'assainissement du Fonds pour l'infrastructure ferroviaire : augmentation de l'apport RPLP (ch. 4.1.3)	221 millions			
B) Fonds pour l'infrastructure ferroviaire (FIF)				
Compensation des pertes de recettes des gestionnaires de l'infrastructure (ch. 4.1.3 in fine)	250 millions	80 millions ⁷		
C) Mesures urgentes d'assainissement du FIF (ch. 4.1.3)⁸				
- Endettement supplémentaire du FIF			150 millions	
- Suspension du remboursement réglementaire des avances pour l'année 2020			690 millions	
- Dissolution de la réserve			300 millions	
- [pro memoria : augmentation de l'apport RPLP]			[221 millions]	
Totaux	471 millions	440 millions	1'361 millions	
<i>Total des aides supplémentaires à des tiers</i>	<i>250 millions</i>	<i>440 millions</i>		
				La perte estimée de 400 millions sur les grandes lignes CFF pour 2020 absorbées intégralement par les réserves des CFF ne sont pas mentionnées dans le tableau car elles n'affecteront pas les comptes de la Confédération.

⁵ Requis avec le supplément IIb 2020

⁶ Requis avec l'annonce tardive sur le budget 2021

⁷ Requis avec le budget 2021 du FIF

⁸ Ces mesures ne requièrent pas de mesures budgétaires du Parlement



—
Référence du dossier: BAV-061.3-72/4/1