



31 août 2020

Deuxième rapport supplémentaire 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-061.3-72/5/1



Table des matières

1 Soutien du trafic grandes lignes	3
2 Interaction entre les modifications de loi et le financement	4

1 Soutien du trafic grandes lignes

La situation du trafic grandes lignes est présentée dans le rapport supplémentaire du 24 août 2020 à l'attention de la CTT. La pandémie a fortement influencé, du moins à court terme, le comportement mobilitaire de la population. Les chiffres sont toutefois à nouveau à la hausse : en trafic grandes lignes national, le taux d'utilisation au cours de la semaine 33 atteignait 70 % de celui de la même période de l'année précédente. Le trafic grandes lignes est autofinancé, ce qui a permis aux CFF de générer des bénéfices considérables au cours des dernières années. Conformément à leur rapport de gestion 2019, ils disposent de réserves (réserves de capital, de bénéfices, bénéfice du consortium) de 6,3 milliards de francs. Du point de vue du bilan, les pertes dues au COVID-19 sont supportables.

1 Éviter de restreindre l'offre

Les modalités concernant le trafic grandes lignes sont réglées dans la concession de trafic grandes lignes. Celle-ci donne aux CFF le droit exclusif de transporter des voyageurs sur le réseau du trafic grandes lignes. Elle les oblige toutefois aussi à respecter les prescriptions formulées dans la décision ainsi que toutes les bases légales pertinentes. Il s'agit notamment des dispositions relatives à l'offre minimale.

Si les CFF ne souhaitent plus exploiter certaines offres pour des raisons économiques, ils doivent demander une modification de la concession. Il appartient à l'Office fédéral des transports (OFT) d'approuver cette modification. À l'heure actuelle, il n'existe aucune demande de ce type et il n'est question d'aucune restriction de l'offre. Si les CFF demandaient une modification de la concession de trafic grandes lignes, l'OFT l'examinerait et statuerait sur celle-ci selon la procédure ordinaire.

La suppression durable d'offres sans l'approbation d'une modification de la concession équivaut en principe à une infraction aux obligations résultant de la concession et de la loi, en particulier à l'obligation de publier les horaires et à l'obligation d'assurer l'offre conformément aux art. 13 et 14 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)¹.

2 Adaptation des contributions de couverture

En mars 2020, l'OFT et les CFF ont fixé, dans une convention écrite, les modalités d'une adaptation périodique de la contribution de couverture en trafic grandes lignes ainsi que le processus ad hoc. Ainsi, les CFF peuvent demander à l'OFT une adaptation des contributions de couverture. La première vérification est prévue fin 2021. Ce délai a été fixé afin de pouvoir tenir compte des conséquences financières de la nouvelle concession de trafic grandes lignes en se basant sur des résultats annuels effectifs. Ce délai est aussi justifié sous l'aspect de la crise du COVID-19, afin qu'il soit possible d'évaluer les conséquences financières et les conséquences à plus long terme.

La convention susmentionnée définit la manière dont la contribution de couverture est fixée. Si le rendement du chiffre d'affaires sur l'ensemble du réseau CFF de trafic grandes lignes est supérieur à 8 % ou inférieur à 4 %, la contribution de couverture fait l'objet d'une vérification, d'un contrôle de plausibilité et d'une adaptation afin que ledit rendement revienne dans la fourchette entre 4 % et 8 %. En vue de la vérification et du contrôle de plausibilité, les CFF indiquent à l'OFT les mesures et les motifs qui ont mené au résultat commercial. Les taux de contribution de couverture ne sont pas adaptés si, par période de planification à moyen terme, une année présente des écarts considérables. La convention va être appliquée comme prévu. Si, d'ici à fin 2021, la crise du COVID-19 devait être à l'origine de lourdes pertes financières qui ne peuvent pas être couvertes par les réserves ou les bénéfices des années précédentes, il pourrait en être tenu compte lors de la fixation de la contribution de couverture pour les années suivantes ; celle-ci pourrait être revue à la baisse. Il en résulterait une baisse des revenus de l'infrastructure, qui devrait alors être compensée par des modifications de projets d'aménagement ou par des apports supplémentaire au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Dans ce contexte, on peut conclure qu'il n'est pas nécessaire de prendre des mesures allant au-delà des instruments actuels afin de soutenir le trafic grandes lignes durant la crise du COVID-19.

¹ RS 745.1

2 Interaction entre les modifications de loi et le financement

Le message concernant la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19 pose le cadre légal et définit les mesures spécifiques. Afin que ce cadre et ces mesures puissent être réalisés, il faut mettre à disposition les moyens financiers requis.

Concrètement, cela implique des suppléments au budget 2020 et des annonces tardives relatives au message concernant le budget 2021, qui seront soumis à l'approbation du Parlement via le processus budgétaire ordinaire de la Confédération. En adoptant le message précité, le Conseil fédéral a déjà approuvé deux adaptations du supplément IIb au budget 2020 : l'augmentation temporaire des apports de la RPLP afin de stabiliser le FIF et un crédit supplémentaire permettant une augmentation des prélèvements du FIF afin de compenser les pertes de recettes des gestionnaires d'infrastructure.

Le Conseil fédéral demandera les autres moyens financiers par une annonce tardive relative au message concernant le budget 2021, sur laquelle le Parlement statuera. Conformément au message concernant la loi urgente précitée, les domaines concernés sont le transport régional de voyageurs, le fret ferroviaire et les versements résiduels (80 millions de francs) aux gestionnaires d'infrastructure. La coordination requise avec le Département fédéral des finances est assurée.

Si le Parlement devait décider des mesures supplémentaires dans d'autres domaines, comme par exemple le trafic local, le trafic touristique ou le chargement des automobiles, leur financement devrait être traité dans le cadre des délibérations sur le budget 2021. Pour cela, il faudrait créer de nouveaux articles budgétaires.

Conformément aux discussions de la CTT, il s'agit des points suivants :

Trafic local	100 mio
Transports touristiques	50-100 mio
Chargement des automobiles	1,1 mio

Ces considérations n'incluent pas le trafic grandes lignes (cf. ch. 1 supra), puisque celui-ci dispose des instruments et moyens suffisants pour maîtriser la crise du COVID-19.



Résumé des conséquences financières sur la Confédération (état conformément aux discussions actuelles au sein de la CTT)

	2020 ²	2021 ³	2020	
A) Compte financier de la Confédération				
<i>Soutien du trafic local</i>		100 mio		
<i>Soutien des transports touristiques sur le réseau de l'AG</i>		50-100 mio		
Trafic régional de voyageurs (ch 4.1.1)		290 mio		(800 millions de pertes prévues. Financement : 290 mio par la Confédération, 290 mios par les cantons et 220 mio par dissolution des réserves des entreprises)
<i>Chargement des automobiles</i>		1.1 mio		
Transport ferroviaire de marchandises (ch. 4.1.2)		70 mio		
Mesures d'assainissement du Fonds pour l'infrastructure ferroviaire : augmentation de l'apport RPLP (ch. 4.1.3)	221 mio			
B) Fonds pour l'infrastructure ferroviaire (FIF)				
Compensation des pertes de recettes des gestionnaires de l'infrastructure (ch. 4.1.3 in fine)	250 mio	80 mio ⁴		
C) Mesures urgentes d'assainissement du FIF (ch. 4.1.3)⁵				
- Endettement supplémentaire du FIF			150 mio	
- Suspension du remboursement réglementaire des avances pour l'année 2020			690 mio	
- Dissolution de la réserve			300 mio	
- [pro memoria : augmentation de l'apport RPLP]			[221] mio	
Totaux	471 mio	591-641 mio	1361 mio	
<i>Total des aides supplémentaires à des tiers</i>	<i>250 mio</i>	<i>591-641 mio</i>		
				Les pertes estimées de 400 mio 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.

² Requis avec le supplément IIb 2020

³ Requis avec l'annonce tardive sur le budget 2021/ à demander dans le cadre du traitement du budget 2021

⁴ Requis avec le budget 2021 du FIF

⁵ Ces mesures ne requièrent pas de mesures budgétaires du Parlement

