



Berne, Juin 2024

---

# **Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028**

Rapport explicatif  
relatif à l'ouverture  
de la procédure de consultation

---



## Condensé

**Par le présent projet, le Conseil fédéral demande par la voie d'un arrêté fédéral un crédit d'engagement de 3496 millions de francs pour le financement des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028.**

### Contexte

*Le TRV est une tâche commune de la Confédération et des cantons. Il est un pilier central du bon fonctionnement de la vie quotidienne en Suisse: il amène plus de deux millions et demi de personnes par jour au travail, dans les magasins ou sur leur lieu de loisirs. Il relie les villages et les agglomérations entre eux ainsi que les centres et les villes de toutes les régions de Suisse.*

*Confédération et cantons définissent, dans le cadre de la procédure de commande, l'offre TRV qui sera commandée conjointement pour deux ans et à quel coût. Ces prestations de transport sont indemnisées sur la base des coûts non couverts planifiés et elles sont financées pour moitié par la Confédération. Depuis 2018, la Confédération planifie les ressources qu'elle alloue à ce secteur au moyen d'un crédit d'engagement quadriennal. Compte tenu d'un changement dans les périodes de commande du TRV, mis en œuvre pour harmoniser les périodes de commande du TRV et les conventions de prestation de l'infrastructure ferroviaire, le présent projet vise à déterminer les moyens à allouer pour une période de seulement 3 ans, soit pour les années 2026 à 2028.*

### Contenu du projet

*Pour indemniser les prestations TRV qui seront commandées au cours de l'année d'horaire 2026 et la période de commande 2027–2028, il est proposé d'allouer un montant de 3496 millions de francs. Ce montant permet de financer, au-delà des prestations existantes, des accroissements de prestations de transport ainsi que les coûts subséquents des investissements jugés nécessaires (nouveaux matériels roulants, rénovations d'installations d'entretien ou encore amélioration de systèmes d'information voyageurs ou d'aide à l'exploitation...). Il permet également d'amorcer et de soutenir la transition vers des véhicules électriques et de pérenniser des moyens pour le financement de projets d'innovation en faveur des transports publics. Les conséquences de la pandémie, qui ont fortement impacté le crédit d'engagement précédent (2022-2025), sont considérées comme terminées et les montants proposés, en hausse modérée par rapport au budget 2025 de la Confédération, devraient permettre de pérenniser des transports publics attractifs, tout en tenant compte des contraintes financières de la Confédération. Ceci nécessitera cependant des efforts de la part des entreprises, de façon à retrouver au moins l'efficacité d'avant la pandémie, et potentiellement la fixation de projets prioritaires.*

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Contexte</b> .....	<b>4</b>
1.1	Contexte du trafic régional de voyageurs .....	4
1.2	Contexte de la demande de crédit.....	15
1.3	Motif de la demande de crédit et intérêt du projet .....	16
1.4	Solutions étudiées et solution retenue.....	17
1.5	Relation avec le programme de la législature et avec les stratégies du Conseil fédéral .....	17
1.6	Réponse à deux interventions parlementaires .....	17
<b>2</b>	<b>Contenu de l'arrêté de crédit</b> .....	<b>22</b>
2.1	Proposition du Conseil fédéral, avec exposé des motifs .....	22
2.1.1	Exposé des motifs : évaluation des besoins d'indemnités pour la période 2026-2028 (approche ascendante) .....	22
2.1.2	Valeurs indicatives pour la période 2026-2028 issues de la planification financière de la Confédération.....	28
2.1.3	Proposition du Conseil fédéral pour le crédit d'engagement 2026-2028 .....	29
2.2	Description du projet et commentaire des principales dispositions .....	30
2.3	Prévisions de renchérissement .....	30
<b>3</b>	<b>Conséquences</b> .....	<b>31</b>
3.1	Conséquences pour la Confédération .....	31
3.2	Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.....	31
3.3	Conséquences économiques .....	31
3.4	Conséquences sanitaires et sociales .....	31
3.5	Conséquences environnementales .....	31
<b>4</b>	<b>Aspects juridiques</b> .....	<b>32</b>
4.1	Constitutionnalité et légalité.....	32
4.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse.....	32
4.3	Forme de l'acte à adopter.....	32
4.4	Frein aux dépenses .....	32
4.5	Conformité aux principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale .....	32
4.6	Conformité à la loi sur les subventions .....	33
4.6.1	Importance de la subvention pour atteindre les objectifs visés par la Confédération.....	33
4.6.2	Pilotage matériel et financier .....	34
4.6.3	Procédure d'octroi des subventions .....	35
	<b>Liste des abréviations utilisées</b> .....	<b>36</b>

# Rapport explicatif

## 1 Contexte

### 1.1 Contexte du trafic régional de voyageurs

***Le transport régional de voyageurs, épine dorsale du transport public, se développe depuis des années***

Conformément à l'art. 4 de l'ordonnance du 11 novembre 2009<sup>1</sup> sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV), on entend par trafic régional de voyageurs (TRV) le transport de voyageurs à l'intérieur d'une région, y compris la desserte de base de localités, ainsi que le transport de voyageurs entre une région et des régions voisines, même étrangères.

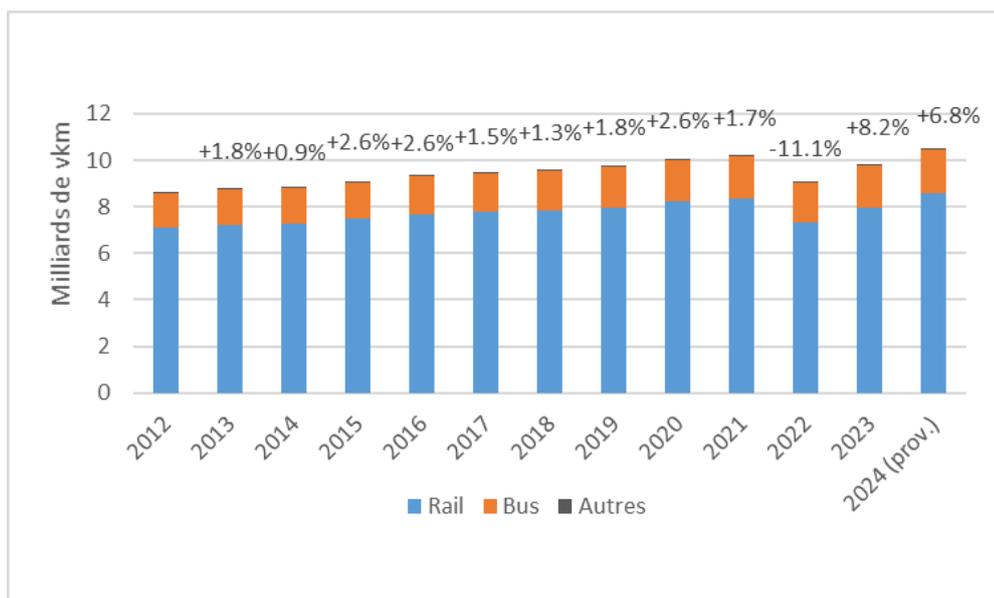
Le TRV assure une desserte de transport public dans toute la Suisse. Il complète les lignes du réseau grandes lignes, exploitées de manière commerciale par les Chemins de fer fédéraux (CFF), BLS AG ou encore Schweizerische Südostbahn AG (SOB), et assure une chaîne de transport optimale dans tout le pays. Les lignes du TRV constituent dans bien des régions l'épine dorsale de la desserte de transport public. Lorsque la demande moyenne sur la section la plus chargée d'une ligne dépasse 500 personnes par jour, une cadence horaire intégrale est prévue (art. 7, al. 3, OITRV).

Chaque jour, 2,7 millions d'usagers utilisent le TRV. La plupart des clients voyagent en train et en bus, parfois aussi en bateau, en tramway et en installation à câbles. Les voyageurs parcourent environ 9,8 milliards de kilomètres par an, ce qui correspond à 245 000 fois le tour de la planète chaque année.

La demande (en voyageurs-kilomètres) de TRV a augmenté d'environ 14 % entre 2012 et 2023, soit en moyenne de 1,2 % par an. La période de pandémie a clairement freiné la croissance de la demande ces dernières années. Si on considère en effet la croissance entre les années 2012 et 2019, celle-ci était de moyenne de 1.9% par an. Selon les prévisions des entreprises pour 2023, la demande n'allait pas encore intégralement retrouver le niveau d'avant la pandémie. D'après les premiers résultats 2023 et les données provisoires 2024, la demande s'est finalement rétablie, marquant la fin de 4 années en retrait au niveau des recettes. La part de la demande relative au rail reste stable et majoritaire au fil du temps : elle oscille entre 81 et 83% selon les années.

---

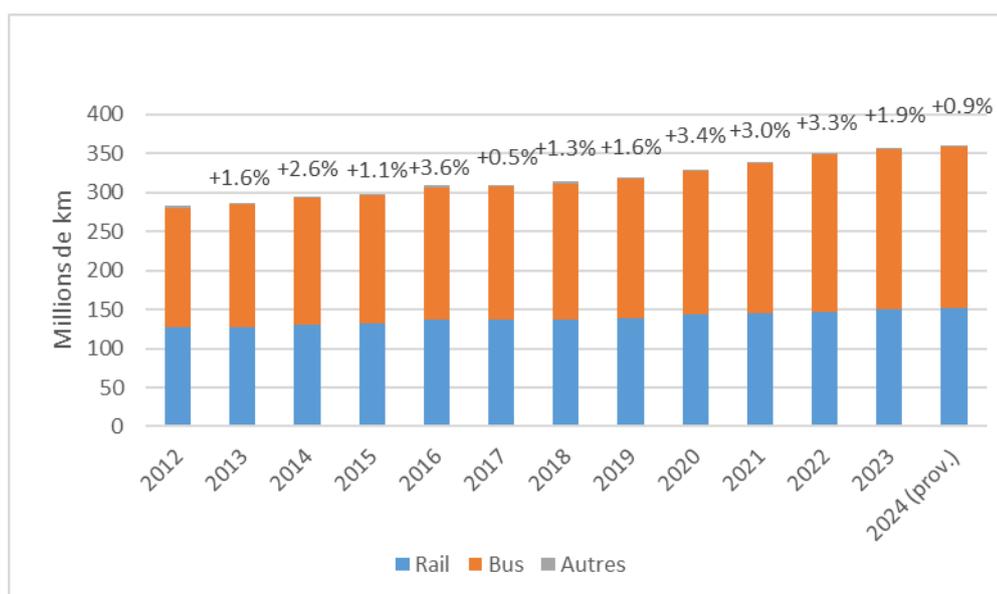
<sup>1</sup> RS 745.16



Graphique 1 : Évolution de la demande de transport régional en voyageurs-kilomètres, valeurs issues des offres conventionnées de la période 2012-2023, et données provisoires 2024 (Source: OFT)

Remarque concernant l'ensemble des données historiques présentées dans ce chapitre (2012-2023) : les données correspondent à chaque fois aux offres conventionnées, c'est à dire aux comptes prévisionnels de l'année en question, qui ont servi de base à la fixation des indemnités. Pour 2024, il s'agit de données provisoires, l'ensemble des conventions d'offres n'ayant pas encore été conclues au moment du présent rapport.

L'offre de TRV, mesurée par le nombre de courses-kilomètres annuels, n'a pas fléchi avec la pandémie. Elle a crû de 27% entre 2012 et 2023, soit une croissance moyenne de 2,4 % par an.



Graphique 2 : Évolution de l'offre de TRV en kilomètres productifs, valeurs issues des offres conventionnées de la période 2012-2023, et données provisoires 2024 (Source: OFT)

L'offre de TRV présente aujourd'hui un niveau de qualité globalement élevé. C'est ce à quoi conclut le rapport sur le système de mesure de la qualité du TRV (QMS TRV) de l'Office fédéral des transports (OFT) pour l'année 2023<sup>2</sup>. La qualité des bus et des trains régionaux se maintient à un haut niveau. Les mesures réalisées en 2023 par les clients-test montrent que de nouveaux progrès ont été enregistrés, notamment en matière de propreté et d'information à la clientèle, domaines pour lesquels le potentiel d'amélioration était depuis 2018 le plus important. En ce qui concerne la ponctualité, près de 94.5% des trajets régionaux ferroviaires mesurés en 2023 ont moins de trois minutes de retard à l'arrivée et sont donc considérés comme dans les temps. Dans le domaine des bus, presque 90% des trajets sont ponctuels au niveau suisse. Les mesures 2023 confirment que le QMS TRV porte ses fruits et influe positivement sur les prestations des entreprises concernées. Les commanditaires analysent régulièrement les résultats et peuvent les utiliser pour demander des améliorations si nécessaire.

Le TRV et le transport grandes lignes constituent ensemble le fondement du bon fonctionnement de la desserte de base en transport public pour la population. Il s'agit là d'un atout important pour la Suisse.

### ***La Confédération et les cantons commandent les prestations du TRV***

La Confédération participe à la commande et au financement du TRV si celui-ci a une fonction de desserte. Tel est le cas lorsqu'il y a un point de jonction avec le réseau supérieur des transports publics à au moins une des extrémités de la ligne et une localité à l'autre extrémité ou entre les extrémités. De plus, la localité desservie doit compter au moins 100 habitants. Le transport local, le transport grandes lignes et les transports touristiques ne font pas partie du TRV.

Dans la quasi-totalité des cas, les recettes des lignes du TRV ne couvrent pas leurs coûts. Pour que les prestations puissent tout de même être offertes, la Confédération et les cantons indemnisent conjointement les entreprises de transport (ET) pour les prestations commandées en commun selon l'art. 28, al.1, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)<sup>3</sup>.

Les indemnités du TRV s'élèvent à plus de 2 milliards de francs par an, dont environ deux tiers sont affectés aux offres ferroviaires, un tiers aux offres par bus et 1 % aux installations à câbles et à la navigation. La Confédération contribue à l'échelle nationale à raison de 50 % des coûts non couverts du TRV, soit environ un milliard de francs par an. En 2023, 1,16 milliards de francs ont ainsi permis l'indemnisation de 1587 lignes du TRV, commandées auprès de 111 ET à travers la Suisse.

---

<sup>2</sup> [Système de mesure de la qualité \(admin.ch\)](#)

<sup>3</sup> RS 745.1

La procédure de commande permet de définir les indemnités versées par ligne. Portant toujours sur une période d'horaire, qui correspond à deux années d'horaire (période en cours : 2025/2026), elle se déroule comme suit :

- La Confédération et les cantons (commanditaires) indiquent aux ET ce qu'ils attendent de celles-ci en matière d'offre de transport (horaire), compte tenu des moyens financiers disponibles (fin 2023 pour la période 2025/2026).
- Sur cette base, les ET établissent leurs offres par ligne (présentation de l'offre pour 2025/2026 : fin avril 2024). Ces offres attestent les coûts planifiés ainsi que les recettes prévues de la vente des titres de transport. Le déficit résiduel, qui est appelé « coûts non couverts planifiés », correspond à ce que les commanditaires indemnisent.
- Les commanditaires examinent les offres et les négocient avec les ET. À l'aide du système d'indices, l'OFT évalue l'efficacité avec laquelle les entreprises de transport fournissent les prestations commandées. À partir de la commande 2025-2026, les commanditaires pourront en outre, pour la première fois, s'appuyer sur les données du « Benchmark TRV ». En tenant compte des conditions de production différentes (horaire, demande, taille des véhicules, etc.), cet outil d'étalonnage valable à l'échelle du pays doit permettre de comparer de manière différenciée et équitable les coûts des faisceaux de lignes ou des entreprises de transport. Les offres de ET peuvent, par ailleurs, subir des modifications du fait de la procédure d'établissement de l'horaire.
- Une fois les offres mises au net, les commanditaires et les ET signent les conventions d'offre dans lesquelles les indemnités et leur répartition entre la Confédération et les cantons sont réglées. Lorsqu'une ligne dépasse les frontières cantonales, la participation cantonale est répartie entre les cantons impliqués.
- Dès le changement d'horaire (en décembre de l'année précédant l'année d'horaire considérée, par exemple décembre 2024 pour l'année d'horaire 2025), les ET fournissent les prestations de transport convenues.

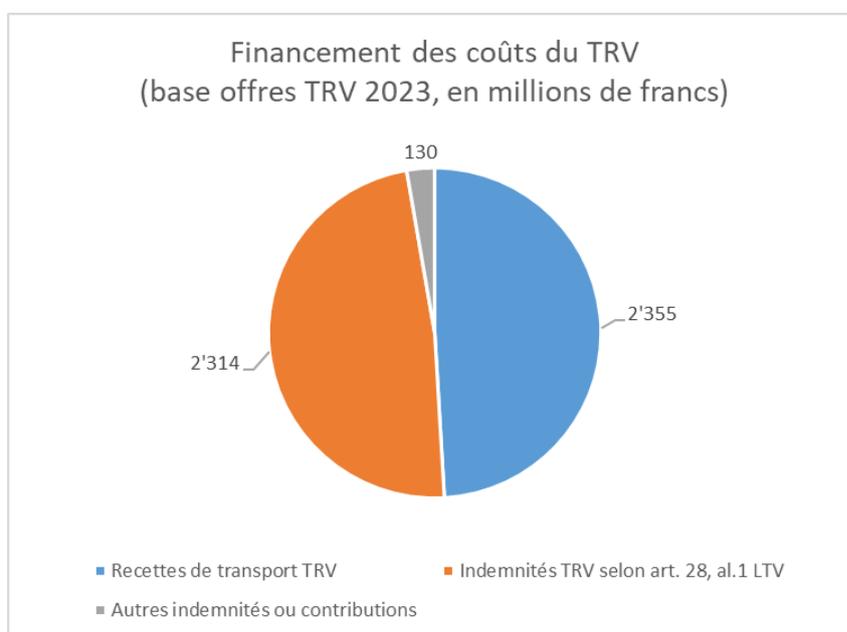
Selon cette procédure, les indemnités sont donc fixées à l'avance. À la fin de l'année d'exploitation, lorsqu'elles établissent leurs comptes annuels, les ET doivent présenter un compte séparé pour le secteur du TRV, et affecter les éventuels bénéfices ou pertes de ce secteur à une réserve spéciale (selon art. 36, LTV). Actuellement il est prévu que les entreprises affectent au moins 2/3 de leurs bénéfices à la réserve spéciale. À partir des comptes 2025, en application de la LTV modifiée, les entreprises devront n'affecter que la moitié des bénéfices à cette réserve.

L'OFT vérifie annuellement ou en fonction des besoins le bon emploi des subventions accordées ainsi que le respect des dispositions de l'ordonnance du DETEC sur la

comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC)<sup>4</sup>, en vertu de l'art. 37 LTV. Depuis 2019, l'OFT a renforcé son dispositif de surveillance visant à vérifier le respect des dispositions légales en matière de subventions (voir ch. 4.6.2).

### **Les indemnités couvrent environ la moitié des coûts du TRV**

Malgré la forte demande, les recettes de transport ne couvrent pas les coûts du TRV: en moyenne, les voyageurs financent environ la moitié de ces coûts. Le reste des coûts est financé par les commanditaires du TRV, à savoir la Confédération et les cantons, selon l'art. 28, al. 1, LTV. Dans certains cas, il est possible que les entreprises assument elles-mêmes une partie des coûts (lorsque les indemnités sont fixées d'une manière spécifique comme lors de mises au concours ou de conventions d'objectifs), ou qu'elles reçoivent des indemnités de tiers (selon l'art. 28, al. 4 LTV). C'est ce que l'on retrouve dans le graphique ci-dessous, qui présente la façon dont sont financés les coûts prévisionnels de l'ensemble des lignes TRV en 2023, sous l'intitulé « Autres indemnités ou contributions »:

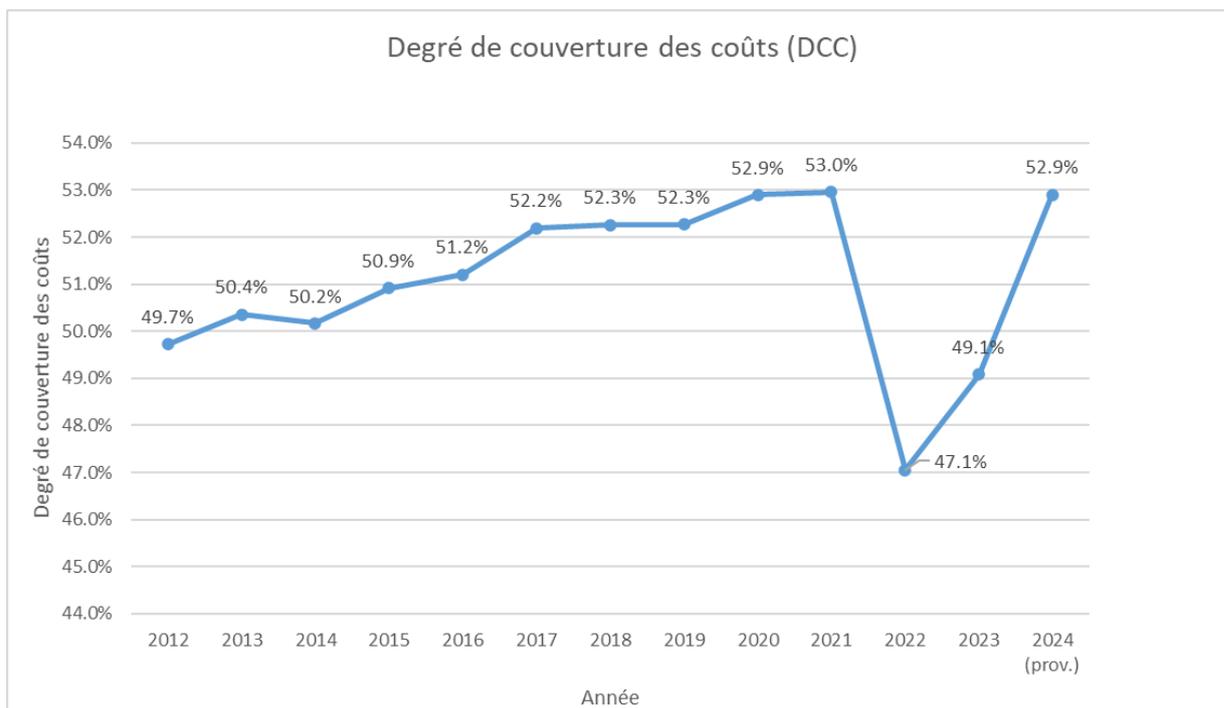


Graphique 3 : Financement des coûts du TRV sur la base des offres conventionnées pour l'année d'horaire 2023 (Source : OFT)

Le degré de couverture des coûts (DCC), qui calcule la part des coûts complets des prestations TRV couverte par les recettes de trafic, était en croissance continue jusqu'à la pandémie de Covid-19. Les indemnités étant fixées selon les coûts non couverts planifiés, le taux est calculé, dans le graphique ci-dessous, sur la base des coûts et des recettes planifiées (et non effectives). Ceci explique d'une part que le DCC des années 2020 et 2021 est encore élevé (puisque'il se base sur les montants qui avaient

<sup>4</sup> RS 742.221

été conventionnés avant la pandémie), et d'autre part que le DCC n'a baissé qu'à partir de 2022 (sur la base des offres élaborées en 2021).



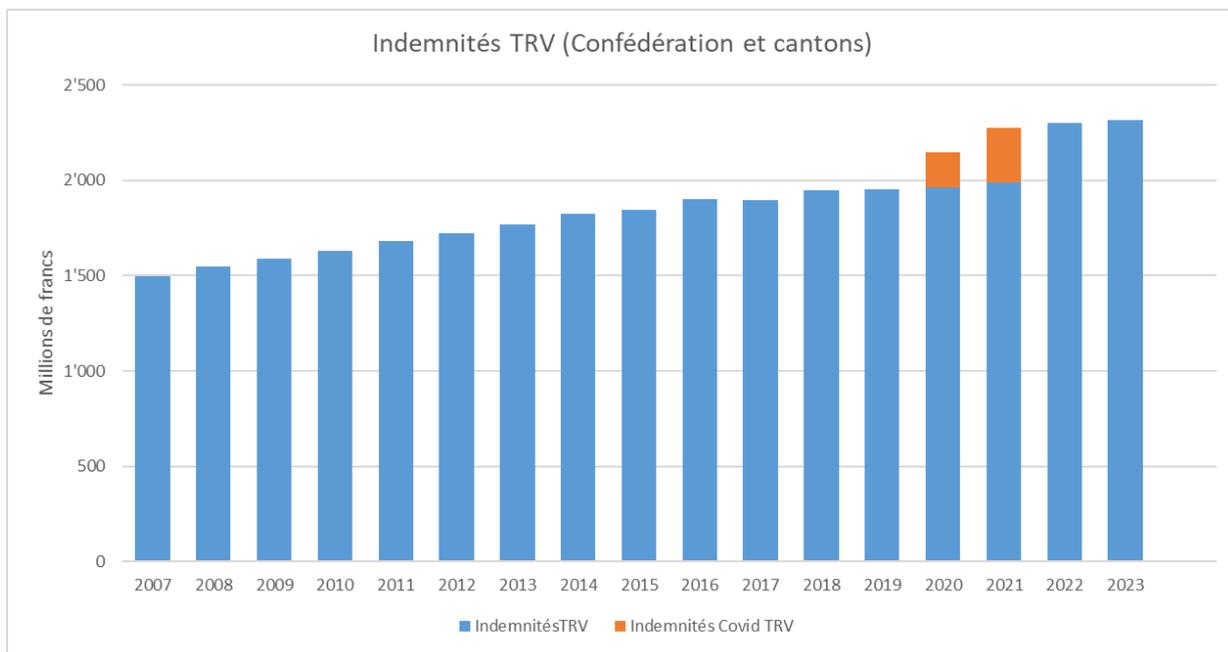
Graphique 4 : Évolution du degré de couverture des coûts du TRV par les recettes de trafic, sur la base des offres conventionnées (Source : OFT)

En 2023, le DCC était toujours inférieur à celui d'avant la pandémie (49,1% contre 53% en planifié 2021) en raison d'un niveau de recettes encore en retrait et d'une évolution significative des coûts au moment d'établir les offres (renchérissement des prix de l'énergie, des matériaux, des salaires...). Les offres 2024, qui ne sont pas encore définitivement conclues, laissent en revanche présager une hausse réjouissante du DCC, et un retour aux chiffres d'avant la pandémie (prévision : 52,9%, état avril 2024).

Le reste des coûts du TRV est financé par les fonds publics : la Confédération et les cantons se partagent en moyenne la moitié des coûts non couverts planifiés. Les moyens alloués par les commanditaires sont en hausse depuis des années, poussés par :

- le développement important de l'offre de transport, dont une partie en lien avec les étapes d'aménagement du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) ;
- le financement de nouveaux moyens d'exploitation, à renouveler, à rénover ou encore à acquérir pour permettre la production de nouvelles offres de transports. Ces moyens d'exploitation sont des matériels roulants, des installations d'exploitation telles que les dépôts/ateliers, des systèmes d'informations, des installations à câbles. Dans certains cas (lignes à voie étroite, notamment à crémaillères), les particularités techniques et les faibles volumes peuvent conduire à des hausses de coûts significatives pour ces lignes ;

- des exigences accrues en termes de qualité (en particulierité la ponctualité), d'accessibilité – en vertu de la loi du 13 décembre 2002<sup>5</sup> sur l'égalité pour les handicapés (LHand) – ou de sécurité (évolution de certaines normes ou standards);
- une stabilité tarifaire depuis 2017 (la dernière hausse tarifaire, décidée pour 2024 n'a pas encore d'effet dans le graphique ci-dessous).



Graphique 5 : Indemnités versées pour le TRV, de 2007 à 2023 (source : OFT)

Afin de soutenir les ET qui ont subi des baisses de fréquentation et de recettes en raison de la pandémie de coronavirus, le Parlement a accordé des moyens supplémentaires dans le cadre des crédits spéciaux Covid-19. De manière exceptionnelle, les commanditaires ont indemnisé les pertes réellement constatées par les ET en 2020 et 2021, après épuisement des réserves spéciales selon art. 36 LTV. Ainsi, 30 ET ont bénéficié de ces soutiens temporaires en 2020, pour un montant total de 180 millions de francs. En 2021, 286 millions de francs ont été octroyés à 32 ET.

Dès l'année 2022, les indemnités ont de nouveau été fixées selon le principe des coûts non couverts planifiés, mais compte tenu de la fréquentation encore inférieure à la période avant Covid, le niveau des indemnités est resté relativement élevé.

En 2023, la Confédération et les cantons ont payé chacun plus d'un milliard de francs pour compenser les coûts non couverts du transport régional. Ce montant n'inclut pas les indemnités versées par des tiers, c'est-à-dire les indemnités au sens de l'art. 28, al. 4, LTV, versées par les cantons et les communes, par exemple pour financer des paires de courses supplémentaires (offres « excédentaires » du point de vue fédéral).

<sup>5</sup> RS 151.3

Les moyens de la Confédération sont répartis entre les cantons en tenant compte de la participation cantonale définie selon l'art. 29b OITRV.

Celle-ci est fixée par canton en tenant compte des conditions structurelles et est actualisée au moins tous les 4 ans, selon l'art. 30, al. 2, LTV. Concrètement, elle est fixée selon une formule calculée sur la base de l'indice de densité démographique (cf annexe 1 de l'OITRV).

À titre d'illustration, les indemnités TRV pour l'année d'horaire 2023 s'élèvent à 2,3 milliards de francs et sont réparties comme suit :

Canton	Confédération et cantons ensemble	Participation cantonale	Part Canton	Part Confédération
ZH	323.8	67%	217.0	106.9
BE	305.4	46%	140.5	164.9
LU	77.8	52%	40.4	37.3
UR	13.6	23%	3.1	10.5
SZ	52.6	46%	24.2	28.4
OW	15.0	27%	4.0	10.9
NW	13.4	45%	6.0	7.4
GL	9.8	27%	2.6	7.1
ZG	22.6	63%	14.3	8.4
FR	112.8	45%	50.8	62.0
SO	59.7	55%	32.9	26.9
BS	22.5	73%	16.4	6.1
BL	62.9	62%	39.0	23.9
SH	21.1	51%	10.8	10.3
AR	16.5	48%	7.9	8.6
AI	5.9	29%	1.7	4.2
SG	97.7	52%	50.8	46.9
GR	156.2	20%	31.2	125.0
AG	149.5	60%	89.7	59.8
TG	70.6	54%	38.1	32.5
TI	177.7	43%	76.4	101.3
VD	255.1	53%	135.2	119.9
VS	122.8	37%	45.4	77.4
NE	49.4	50%	24.7	24.7
GE	60.6	71%	43.0	17.6
JU	38.4	26%	10.0	28.4
<b>Total</b>	<b>2'313.5</b>		<b>1'156.3</b>	<b>1'157.2</b>

Tableau 1: Indemnités TRV pour l'année d'horaire 2023 (en millions de francs, source : OFT)

Les contributions fédérales par canton seront actualisées en 2024 pour la période 2025 à 2028. Selon le projet mis en consultation<sup>6</sup>, les participations cantonales prévues pour la période du crédit d'engagement seront entre 20 et 73% :

<sup>6</sup> [https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2023/55/cons\\_1](https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2023/55/cons_1)

### **Participations cantonales en pour cent**

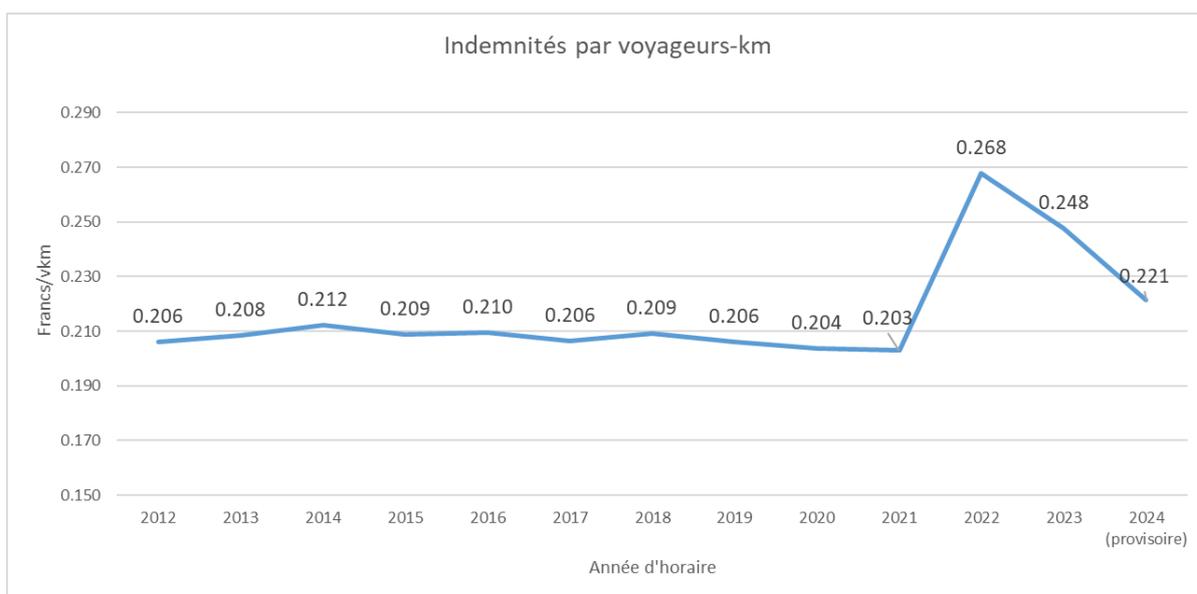
Canton	Participation cantonale (en %)
	Années de l'horaire 2025 à 2028
ZH	67
BE	46
LU	53
UR	23
SZ	47
OW	27
NW	45
GL	27
ZG	63
FR	46
SO	55
BS	73
BL	62
SH	51
AR	47
AI	29
SG	52
GR	20
AG	61
TG	54
TI	42
VD	53
VS	37
NE	49
GE	71
JU	26

Tableau 2: Participations cantonales pour les années 2025 à 2028

L'ensemble des moyens alloués pour les prestations commandées conjointement dans le TRV pour un canton (part fédérale et cantonale) constitue la quote-part cantonale. Celle-ci correspond à un plafond annuel de subventions pour les prestations du TRV commandées, par canton, conjointement par la Confédération et les cantons. Si le montant total des commandes TRV dans un canton dépasse la quote-part cantonale, alors les cantons doivent en principe financer seuls l'excédent.

***L'efficacité du TRV s'est plutôt améliorée depuis des années, mais s'est dégradée depuis la pandémie.***

L'indemnité par voyageur-kilomètre (vkm) est utilisée comme indicateur de l'efficience du secteur. Elle est passée de 20,6 centimes par vkm en 2012 à 20,3 centimes pour les offres 2021 (établies avant la pandémie). Cette baisse, qui peut paraître modeste (-1,6% en 9 ans), est à relativiser au vu de la hausse significative des coûts durant cette même période, conséquence des améliorations de l'offre et des investissements considérables pour renouveler ou étendre la flotte de véhicules ferroviaires. Grâce à l'augmentation de la demande et aux hausses tarifaires (en 2013, 2015 et 2017), le montant moyen de l'indemnité par vkm a cependant pu rester stable.

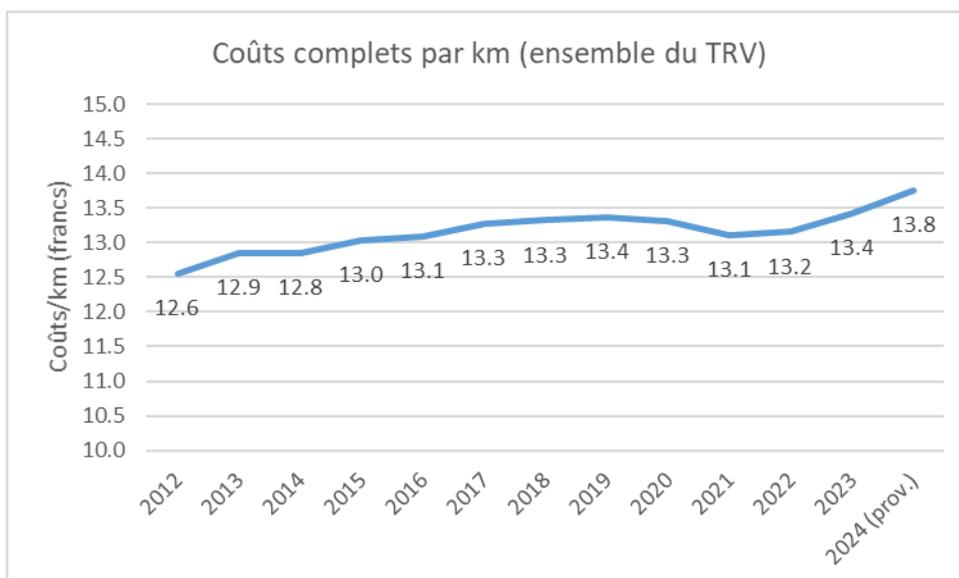


Graphique 6: Évolution des indemnités par voyageur-km depuis 2012 (Source: OFT)

En 2022, les indemnités par vkm ont crû fortement, compte tenu des prévisions de recettes et de fréquentation encore altérées suite à la pandémie. En 2023, on constate un regain d'efficacité qui, d'après les chiffres provisoires, va se poursuivre en 2024, sans arriver encore au niveau d'efficience d'avant la pandémie (chiffre provisoire : 0.221 francs par vkm pour 2024, état avril 2024).

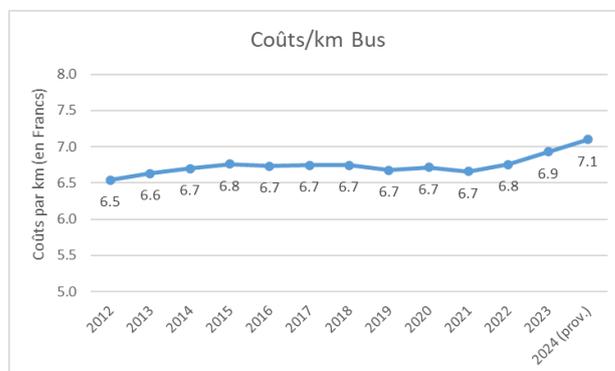
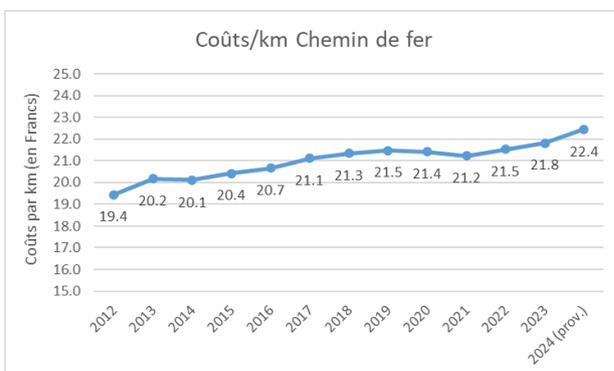
Si l'on ramène les coûts à l'offre produite en nombre de km pour l'ensemble des lignes TRV, on constate que les hausses de coûts augmentent de manière relativement maîtrisée, malgré les importants investissements réalisés ces dernières années (en particulier pour le renouvellement ou l'extension de moyens d'exploitation). Entre 2012 et 2023, les coûts par km ont augmenté de 7% en 11 ans, soit une moyenne de 0,6% par an.

Sur la base des coûts planifiés 2023 pour l'ensemble des lignes TRV, le coût par km est de 13,40 francs/km. Ce taux est en hausse de 2,1% par rapport à l'année 2022, compte tenu des incertitudes et du contexte de renchérissement des prix au moment de l'établissement des offres de cette année-là. Les indices provisoires 2024 montrent que les coûts par km continuent d'augmenter (13,80 francs/km, soit +2.5% par rapport à 2023). La maîtrise des coûts reste un défi pour l'ensemble de la branche, compte tenu du contexte de renchérissement, de l'évolution des normes ou bases légales, et des grands investissements en cours ou à venir (renouvellements de matériels roulants ferroviaires, décarbonisation dans le domaine des bus...).



Graphique 7: Évolution de l'indice coût par kilomètre, en francs suisses, pour l'ensemble du secteur TRV depuis 2012 (Source: OFT)

Si on observe l'évolution par mode d'exploitation, on constate que les coûts des lignes de chemin de fer du TRV (tous types confondus : voie normale, voie étroite, avec/sans crémaillère) évoluent plus fortement que les coûts des lignes de bus. Le coût par km a en effet évolué de 12,2 % depuis 2012 pour les lignes de chemin de fer (soit 1,1% par année en moyenne), contre 5,6% pour les lignes de bus (soit 0,5% en moyenne par année).



Graphiques 8a et 8b : Évolution de l'indice coût par kilomètre, en francs suisses, pour les lignes de chemin de fer et pour les lignes de bus du TRV (Source : OFT)

L'évolution plus forte dans le domaine du chemin de fer peut s'expliquer principalement par l'évolution des prix de sillon (notamment en 2013 et 2017), par les nombreux renouvellements de matériels roulants ferroviaires, en vue de la mise en conformité par rapport à la LHand, ou encore par les véhicules supplémentaires acquis pour assurer les projets d'augmentations d'offre. Les coûts pour les lignes de bus ont certes bénéficié d'une bonne stabilité depuis 2012 cependant, vu les investissements dans les nouveaux bus électriques à venir, ainsi que les incertitudes liées au prix de l'énergie, on pourrait s'attendre à une hausse dans les prochaines années.

## 1.2 Contexte de la demande de crédit

### ***Crédit d'engagement exceptionnellement pour trois ans au lieu de quatre***

L'indemnisation des coûts non couverts des prestations de transport commandées dans le TRV fait l'objet d'un crédit d'engagement de quatre ans selon l'art. 30a LTV.

Afin de coordonner les périodes de commande pour le TRV avec les périodes de conventions sur les prestations (concerne le secteur infrastructure ferroviaire), il a été décidé en 2022 de modifier les années de commande du TRV. Ainsi l'année 2024 a fait l'objet d'une commande annuelle, et le rythme des commandes biannuelles a repris avec les offres TRV 2025/2026.

Afin que le crédit d'engagement pour les prestations TRV corresponde lui aussi avec les périodes de commandes du TRV, le crédit d'engagement est demandé de manière exceptionnelle pour 3 ans au lieu de quatre, c'est-à-dire pour les années 2026 à 2028.

### ***Crédit d'engagement TRV 2022-2025***

Pour les années 2022 à 2025, l'Assemblée fédérale a alloué le 29 novembre 2021 un crédit d'engagement pour le financement des prestations de transport régional de voyageurs s'élevant à 4352,2 millions de francs<sup>7</sup>. Ce montant avait été fixé sur la base des valeurs prévisionnelles suivantes :

<i>En millions de francs</i>	2022	2023	2024	2025	Total
Crédit d'engagement TRV 2022-2025	1062.5	1080.0	1093.9	1115.8	<b>4352.2</b>
Variation par rapport à l'année précédente	13.7	17.5	13.9	21.9	
<i>Evolution par rapport à l'année précédente en %</i>	1.3%	1.6%	1.3%	2.0%	

Tableau 3: *Crédit d'engagement TRV 2022-2025 initial (Situation novembre 2021)*

Compte tenu des incertitudes au moment de l'établissement du crédit, il était entendu que ces montants ne tenaient pas compte des conséquences financières de la pandémie de COVID-19 pour les années 2022 et 2023. Si nécessaire, des moyens supplémentaires pour soutenir les ET du TRV devaient être demandés dans le cadre de suppléments au budget (les crédits spéciaux COVID-19 ayant été limités aux années 2020 et 2021).

Des suppléments au budget ont effectivement été approuvés par le Parlement, à hauteur de 97 millions en 2022 et 87 millions en 2023. Il convient de préciser que pour

<sup>7</sup> <https://fedlex.data.admin.ch/eli/fga/2021/3006>

2023, d'autres effets que les pertes de fréquentations dues à la pandémie ont finalement été pris en compte, comme des hausses de coûts importantes concernant les prix de l'énergie ou l'entretien des véhicules ferroviaires (hausse du prix des matières premières), ou encore une adaptation des salaires en raison du renchérissement.

Dans le cadre des décisions relatives au budget 2024 de la Confédération, le Parlement a octroyé en décembre 2023 une hausse de 55 millions de francs pour l'année 2024 ainsi qu'une hausse du crédit d'engagement TRV 2022-2025 de 110 millions de francs. L'augmentation décidée dans le budget 2024 pour le TRV a été reprise dans le budget 2025 et les années 2026-2028 du plan financier à hauteur de 40 millions. Lors de sa séance du 14 février 2024, le Conseil fédéral a procédé à l'habituelle évaluation de la situation en matière de politique budgétaire et décidé d'appliquer aux dépenses faiblement liées (à l'exception de celles de l'armée) une coupe linéaire de 1,4 % par rapport au plan financier 2025-2027.

En tenant compte des chiffres réels pour les années 2022 et 2023 et des valeurs budgétées (2024) respectivement planifiées (2025), les moyens sollicités pour le crédit d'engagement TRV devraient s'élever à 4575 millions de francs. Ce montant dépassera le crédit disponible, si bien qu'il sera nécessaire de solliciter, dans le cadre du budget 2025, un crédit additionnel à hauteur de 112,5 millions de francs (situation février 2024) :

<i>En millions de francs, état février 2024</i>	<b>Compte d'Etat 2022</b>	<b>Compte d'Etat 2023</b>	<b>Budget 2024</b>	<b>Plan financier 2025</b>	<b>Total crédit d'engagement TRV 2022-2025</b>
Moyens fédéraux alloués au TRV	1152.7	1160.7	1134.5	1126.8	<b>4'574.7</b>
Crédit d'engagement TRV 2022-2025 (initial)					<b>4'352.2</b>
Crédit d'engagement TRV 2022-2025 (après hausse de 110 millions de francs)					<b>4'462.2</b>
Différence (crédit additionnel)					<b>112.5</b>

*Tableau 4: Prévion pour le crédit d'engagement TRV 2022-2025 (situation mi-février 2024)*

### **1.3 Motif de la demande de crédit et intérêt du projet**

Le présent rapport explicatif présente la demande de crédit portant sur les ressources fédérales à allouer pour les prestations du TRV, pour la période 2026 à 2028.

En commandant des offres de transport pour deux ans, la Confédération prend des engagements pluriannuels, pour lesquels un crédit d'engagement est requis en vertu de l'art. 21 de la loi sur les finances de la Confédération du 7 octobre 2005<sup>8</sup> (LFC).

Le crédit d'engagement contribue à une meilleure planification des ressources fédérales allouées en faveur du TRV, au bénéfice de toutes les parties prenantes (commanditaires cantonaux et ET notamment).

Les moyens planifiés, en croissance modérée sur la période considérée (par rapport à la période précédente), permettront de pérenniser l'offre actuelle, de tenir des engagements pluriannuels (coûts subséquents d'investissements comme des acquisitions de matériel roulant), de cofinancer des aménagements de l'offre et de consacrer des moyens au financement de projets d'innovation dans le domaine du TRV.

#### **1.4 Solutions étudiées et solution retenue**

Comme pour les deux crédits d'engagement précédent, le choix a été fait d'une part d'évaluer les besoins prévisionnels d'indemnités pour la période 2026-2028, et d'autre part de considérer les moyens issus de la planification financière de la Confédération.

Cette approche permet de prendre les décisions qui s'imposent en tenant compte de l'évolution du contexte du secteur du TRV, mais aussi des contraintes budgétaires de la Confédération.

#### **1.5 Relation avec le programme de la législature et avec les stratégies du Conseil fédéral**

Les arrêtés financiers pluriannuels de grande portée sont coordonnés avec le plan financier de la législature selon l'art. 5, al. 5, de l'ordonnance sur les finances de la Confédération du 5 avril 2006<sup>9</sup> (OFC).

Le présent projet a été annoncé dans le message du 24 janvier 2024 sur le programme de la législature 2023 à 2027<sup>10</sup> (Annexe 1, objectif 6).

#### **1.6 Réponse à deux interventions parlementaires**

Par le présent rapport explicatif, nous souhaitons apporter des éléments de réponse aux deux interventions parlementaires suivantes :

---

<sup>8</sup> RS 611.0

<sup>9</sup> RS 611.01

<sup>10</sup> [Programme de la législature - documentation \(admin.ch\)](#)

2022 P 20.3328      Stratégie nationale en faveur de l'amélioration de la desserte en transports publics vers les régions touristiques (N 17.03.2022, Clivaz)

Le postulat 20.3328<sup>11</sup>, charge le Conseil fédéral de présenter un rapport afin d'analyser l'opportunité de mettre en place une stratégie nationale en faveur de l'amélioration de la desserte en transports publics vers les régions touristiques. Cas échéant il précisera les objectifs, les mesures, les coûts et la répartition des compétences entre la Confédération et les cantons dans la mise en place d'une telle stratégie.

2022 M 22.3229      Le transport des touristes. Parent pauvre des transports publics? (E 06.12.2022, Maret N 03.05.2023)

La motion 22.3229<sup>12</sup> «Le transport des touristes. Parent pauvre des transports publics ?», charge le Conseil fédéral de donner un mandat pour créer une coordination pour la promotion du transport des touristes.

Ces deux interventions parlementaires poursuivent le même objectif, à savoir que le Conseil fédéral s'interroge sur la situation actuelle du transport public comme soutien au développement touristique du pays, et sur les mesures à mettre en place pour améliorer l'attractivité des transports publics pour le transport de touristes en Suisse.

Le postulat Clivaz aborde ces questions du point de vue de l'offre de transport (stratégie nationale en faveur de l'amélioration de la desserte), tandis que la motion Maret mise sur une meilleure coordination entre divers acteurs de la mobilité et de l'innovation, pour favoriser l'émergence d'innovations permettant une meilleure attractivité des transports public pour la clientèle touristique.

En préambule, il convient de rappeler que, dans la « Stratégie touristique de la Confédération<sup>13</sup> », parue en 2021, le réseau de transport est clairement identifié, aujourd'hui comme une force (« *La Suisse dispose d'infrastructures de très haut niveau, notamment des moyens de transport performants qui garantissent une excellente accessibilité des différents sites touristiques* »).

L'ensemble de la branche, que ce soit du côté des commanditaires du TRV, des autres commanditaires du transport publics ou de celui des entreprises de transport, contribue à ce que l'offre soit la meilleure possible pour l'ensemble des voyageurs, compte tenu des contraintes financières, légales ou techniques. Ceci inclue bien entendu le transport des touristes.

---

<sup>11</sup> [20.3328 | Stratégie nationale en faveur de l'amélioration de la desserte en transports publics vers les régions touristiques | Objet | Le Parlement suisse \(parlament.ch\)](#)

<sup>12</sup> [22.3229 | Le transport des touristes. Parent pauvre des transports publics? | Objet | Le Parlement suisse \(parlament.ch\)](#)

<sup>13</sup> [Stratégie touristique de la Confédération \(admin.ch\)](#)



publics et privés, la prise en considération du territoire dans son ensemble et la coordination ciblée du développement de l'urbanisation et des transports.

#### *D'autres travaux suivent le même but*

Au-delà de la stratégie touristique de la Confédération, on peut citer d'autres travaux qui visent à une meilleure prise en compte des besoins de mobilité en coordination avec le développement touristique.

La partie Programme remaniée du plan sectoriel des transports, appelée «Mobilité et territoire 2050»<sup>17</sup>, est centrée sur le développement à long terme du système global de transport en Suisse, pleinement coordonné avec le développement territorial. Elle met l'accent sur la coordination entre la planification du territoire et celle des transports et vise à en maintenir les atteintes à l'environnement à un niveau aussi bas que possible. Elle se réfère aux douze territoires d'action définis dans le Projet de territoire Suisse et présente pour chacun d'eux les besoins d'actions et les orientations. Elle est coordonnée par l'ARE, en collaboration avec les différents offices concernés par le plan sectoriel des transports.

Par exemple, parmi les stratégies de développement et principes d'action, on peut relever que lors de l'examen des plans directeurs, la Confédération attache une importance particulière au lieu d'implantation et à la desserte des infrastructures de loisirs et au développement durable des régions touristiques. Ceci dans le but que la desserte des installations de loisirs, des zones de délasserement de proximité et des régions touristiques soit suffisamment assurée par des infrastructures et offres de transport durables, qui prennent en considération les besoins des milieux naturels et des paysages, la protection contre les dangers naturels et les aspects liés au changement climatique.

Le plan sectoriel des transports, partie Programme souligne également que la part modale des TP est faible pour les déplacements liés aux loisirs bien que de nombreuses régions disposent d'une assez bonne offre. Une desserte en TP renforcée pendant les pics saisonniers touristiques et la promotion de leur utilisation pourraient être encouragées.

Il convient encore de citer que l'ARE, en collaboration avec d'autres offices fédéraux, a été chargé de proposer une définition du trafic touristique, dans le cadre du postulat 21.4452<sup>18</sup> et travaille par ailleurs à une réponse au postulat 22.3640<sup>19</sup>, qui demande de proposer des modifications législatives et des mesures incitatives qui permettront

---

<sup>17</sup> [Mobilité et territoire 2050 – Plan sectoriel des transports – partie Programme \(admin.ch\)](#)

<sup>18</sup> [21.4452 | Définir le trafic touristique | Objet | Le Parlement suisse \(parlament.ch\)](#)

<sup>19</sup> [22.3640 | Améliorer les exigences auxquelles doivent répondre, du point de vue de l'aménagement du territoire, les activités et les installations relevant de la vente, des loisirs et du tourisme | Objet | Le Parlement suisse \(parlament.ch\)](#)

de développer substantiellement les transports publics dans les lieux où les activités et installations touristiques (entre autres) entraînent un trafic de forte intensité.

Grâce à l'ensemble des démarches illustrés ci-dessus la Confédération fournit déjà une contribution importante en faveur d'un trafic touristique durable.

*Bien que la Confédération ne soit pas directement compétente en termes de transport touristique, les besoins du tourisme sont intégrés du mieux possible dans les projets de développement de l'infrastructure ferroviaire ou de l'offre de transport*

En ce qui concerne l'amélioration de l'offre de transport touristique, il convient de rappeler que celle-ci ne relève pas directement de la compétence de la Confédération. En effet, le transport purement touristique, c'est-à-dire sans fonction de desserte, est exclu des indemnités fédérales.

Malgré cela, force est de constater que le trafic régional de voyageur dessert de mieux en mieux les sites touristiques avec fonction de desserte, comme par exemple des stations de montagnes comme Leysin, Villars-sur-Ollon, Les Diablerets, Verbier, Crans-Montana, Saas-Fee, Zinal, Zermatt, Andermatt, Haldi, Gstaad, Lenk, Grindelwald, Mürren, Davos, Arosa, St-Moritz, etc... L'offre de transport vers ces régions est conçue pour rendre le déplacement en transports publics le plus attrayant possible avec des temps de transbordement les plus courts possible entre les gares ou stations. Elle évolue également là où c'est pertinent, comme l'illustre par exemple l'entrée, depuis 2022, de la télécabine Le Châble-Verbier dans le périmètre du TRV et parallèlement dans le système national de tarification des transports publics (service direct).

On peut par ailleurs relever qu'il existe déjà aujourd'hui une règle selon laquelle les prolongements de lignes sans fonction de desserte, dont les coûts marginaux sont couverts par les recettes marginales, peuvent être commandés aussi par la Confédération dans le cadre des lignes TRV. Cela concerne aussi bien les prolongements de lignes vers des remontées mécaniques (p. ex. Stöckalp dans le Canton d'Obwald) que vers des destinations d'excursion (p. ex. Balmberg dans le Canton de Soleure).

Une façon d'encourager le trafic touristique réside également dans les dispositions tarifaires. Sur ce thème, la Confédération n'est pas directement décisionnaire, la compétence tarifaire incombant aux entreprises de transport (voir art. 15, LTV). Il semble toutefois que des offres combinées telles que « Railway » ou « Snow and Rail », les produits du « Swiss Travel System », ou encore la gratuité des transports publics pour les touristes passant de nuitées dans certaines régions touristiques (par exemple : Ticino Ticket), ou encore les offres de billets dégriffés permettent déjà aujourd'hui d'inciter les voyageurs à employer les transports publics plutôt que le transport individuel.

Au-delà, ce sont des mesures visant la réduction des temps de parcours ou des renforts de cadences, qui pourraient développer significativement l'attractivité et la capacité d'emport des transports publics vers et dans les régions touristiques. Mais agir sur ces paramètres nécessite des investissements considérables en termes d'infrastructure et de matériel roulant, et ne peuvent pas toujours être mis en œuvre rapidement.

Au niveau de l'infrastructure ferroviaire, l'étape d'aménagement PRODES 2035 comporte déjà plusieurs modules d'amélioration des dessertes ferroviaires, dont un certain nombre ont une claire composante touristique : Lucerne – Engelberg, Täsch – Zermatt, Montreux - Les Avants, Aigle – Leysin, Aigle – Champéry, Coire – Davos, St-Moritz – Tirano ou encore, Berne – Frutigen.

Au niveau du matériel roulant et de l'offre de transport, certains projets cités ci-après dans l'exposé des motifs (ch. 2.1.1) montrent que des améliorations sont planifiées pour la période 2026-2028 pour renforcer les capacités du transport publics dans des régions touristiques (voir par exemple les projets de BOB, RhB, zB cités ci-après).

Enfin, il convient de rappeler que les cantons ont un rôle important à jouer dans la planification de l'offre de transport régional, que ce soit en tant que commanditaires du TRV (art.12, al.3, OITRV), ou en tant que force de proposition dans le cadre des étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Ils ont ainsi la possibilité de définir les priorités de développement du transport public dans leur périmètre, y compris pour l'accès à des régions touristiques.

Les initiatives supplémentaires sont donc à rechercher dans les secteurs non subventionnés, comme par exemple le trafic grandes lignes des CFF, ou auprès des cantons / communes, sans participation fédérale.

Dans le cadre des possibilités de la Confédération, les deux interventions seront satisfaites de la meilleure manière possible, dans la présente proposition de crédit d'engagement 2026-2028.

## **2 Contenu de l'arrêté de crédit**

### **2.1 Proposition du Conseil fédéral, avec exposé des motifs**

#### **2.1.1 Exposé des motifs : évaluation des besoins d'indemnités pour la période 2026-2028 (approche ascendante)**

##### ***Évaluation des besoins d'indemnités liés à des projets spécifiques***

Pour définir les moyens à allouer au TRV pour les années 2026–2028, l'OFT a analysé des données récoltées auprès des ET et des cantons afin d'estimer le besoin d'indemnités.

L'OFT a mené durant l'été 2023 une enquête auprès de 34 entreprises du TRV, principalement ferroviaires, représentant 89 % des indemnités planifiées en 2023. Environ 130 projets induisant une évolution significative des indemnités par rapport à la situation planifiée pour 2024 ont été annoncés. Par évolution significative, on entend des projets impliquant une variation (positive ou négative) de plus de 500 000 francs.

L'analyse des données recueillies permet d'estimer le besoin d'indemnités supplémentaires pour les projets annoncés, à 294,8 millions de francs par rapport à la situation planifiée pour 2024 et d'ici 2028 (montant total des indemnités, à savoir comprenant les participations de la Confédération et des cantons). Ainsi, si l'on adopte l'hypothèse d'une participation fédérale moyenne de 50 %, le besoin d'indemnités supplémentaires pour ces projets est estimé à 147,4 millions de francs supplémentaires pour la Confédération, jusqu'en 2028.

<i>en millions de francs</i>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
Indemnités TRV supplémentaires par rapport à la situation planifiée 2024 (Confédération + cantons)	141.7	236.2	294.8
Indemnités TRV supplémentaires par rapport à la situation planifiée 2024 (Confédération, soit 50%)	70.9	118.1	147.4
<i>Indemnités TRV supplémentaires par rapport à l'année précédente</i>	78.6	47.2	29.3

Tableau 5: Indemnités TRV supplémentaires pour les projets annoncés par les entreprises, par rapport à la situation planifiée en 2024 (source: OFT).

Les projets concernent des investissements dans du matériel roulant (40 % de la hausse des indemnités annoncée) et des aménagements de l'offre de transport (25 % des indemnités supplémentaires), de la décarbonisation (8%) ou relèvent d'autres motifs, par exemple l'aménagement d'installations d'exploitation telles que des dépôts/ateliers ou encore des systèmes d'information voyageurs ou d'aide à l'exploitation.

<i>en millions de francs</i>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	
Matériel roulant (nouveau, refit, révision)	29.3	50.4	58.8	40%
Modification d'offre de transport	24.3	30.9	37.0	25%
Décarbonisation	4.2	8.9	11.3	8%
Autres	13.1	27.9	40.3	27%
Total	70.9	118.1	147.4	

Tableau 6: Indemnités TRV supplémentaires par rapport à la situation planifiée en 2024, part de la Confédération (source: OFT).

À titre d'illustration, voici quelques-uns des près de 130 projets issus du sondage pour la période 2026–2028. Les indemnités supplémentaires sont présentées à titre indicatif, pour l'année 2028 (situation à la fin du crédit) et par rapport à la situation 2024. Il s'agit des indemnités supplémentaires totales (c'est-à-dire parts des cantons et de la Confédération) :

- Aargau Verkehr AG (AVA) : Renouvellement d'équipements de la flotte ferroviaire, première étape du projet de nouveau dépôt Schöftland, nombreux investissements pour renouveler divers systèmes d'informatique et de télécommunication liés à l'exploitation (+ 11 millions de francs)
- BLS AG: Construction d'un nouvel atelier sur le site d'Oberburg pour la maintenance proche de l'exploitation de tous les trains exploités par le BLS, qui circulent sur les lignes RER, Regio et RegioExpress dans les cantons de Berne, Lucerne, Fribourg, Neuchâtel, Soleure, Valais et Vaud (coûts subséquents pour le

TRV, inclus aménagements complémentaires sur le site de Böningen : +9.8 millions de francs).

- Berner Oberland-Bahnen AG (BOB) : acquisitions de nouveaux matériels roulants en vue d'un renforcement de capacité durant la haute saison et rénovation nécessaire de véhicules ferroviaires existants (+5 millions de francs).
- Chemins de fer fédéraux (CFF) : cadence au quart d'heure Liestal-Bâle (+3,9 millions de francs), révisions « mi-vie » de véhicules ferroviaires (+4,3 millions de francs), transfert de 9 rames à double étage du trafic grandes lignes au TRV afin de pouvoir absorber certains pics de demande aux heures de pointe (+15,8 millions de francs), premiers renouvellements de véhicules de la flotte Flirt (+5,3 millions de francs).
- CGN SA (CGN): Mise en service de deux nouveaux bateaux NaviExpress et augmentation de la cadence entre Lausanne et Thonon (+2,5 millions de francs)
- Forchbahn AG (FB) : premières étapes du projet de nouvelles installations de maintenance et acquisition de véhicules ferroviaires (+5,2 millions de francs)
- Ferrovie Luganesi SA (FLP) : nouveau dépôt des tram-trains et nouveaux bureaux (+ 1,8 millions de francs)
- Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB) : acquisition de 4 rames supplémentaires pour permettre, dans un premier temps, le refit mi-vie des automotrices existantes, et permettre le renforcement des courses d'heures de pointe pour une circulation en unité triple à l'horizon 2026-2027 (3,1 millions de francs).
- Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) : renouvellement et acquisition de 25 véhicules ferroviaires et renforcement de capacité et d'offre « Urseren/Surselva » (+10,5 millions de francs).
- Regionalps SA (RA) : renforcement de cadence pour les lignes ferroviaires (+1,9 millions de francs)
- Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS) : Nouveau dépôt à Bätterkinden en remplacement et extension du dépôt actuel à Worblaufen (+ 9 millions de francs), renouvellement de matériel roulant RE (2,2 millions).
- Rhätische Bahn AG (RhB) : Améliorations de l'offre tels que de nouveaux trains directs Landquart – Coire ou « Shuttle Unterengadin Zernez - Scuol-Tarasp » (+3,2 millions de francs), renouvellement et acquisition de matériel roulant ferroviaire (+11 millions de francs), modification des ateliers de Landquart (+2,8 millions de francs.).
- SBB GmbH (SBB-D) : mise en service du « Hochrhein – Bodensee-Express » (+6 millions de francs)

- Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG : Acquisition de 8 véhicules ferroviaires pour la ligne S4 (+7,5 millions de francs)
- Turbo : Part suisse de l'aménagement de l'offre transfrontalière vers le Vorarlberg en Autriche (+3,1 millions de francs), renouvellement de matériel roulant (+3,4 millions de francs), étapes 2 à 4 du concept TP Thurgovie (+6,1 millions de francs),
- Transports publics du Chablais SA (TPC) : renouvellement de véhicules pour les lignes à voie étroite Aigle-Leysin et Bex-Villars-Bretaye (+7,7 millions de francs).
- Transports publics fribourgeois Trafic (TPF TRAFIC) SA : remplacement des bus diesel par des bus électriques pour les lignes du TRV (+7,8 millions de francs).
- zb Zentralbahn AG : cadence à la demi-heure Engelberg (+6 millions de francs).

Concernant la décarbonisation, il convient de rappeler qu'il s'agit là des projets des entreprises sondées, c'est-à-dire des entreprises ferroviaires qui exploitent également des réseaux de bus (par exemple asm, BOS, BLT, MBC, TPF, RBS...). Les projets de remplacement des bus diesel par des bus électriques pour les autres entreprises sont pris en compte dans une seconde étape (voir ci-après).

### ***Autres éléments pris en compte pour l'évaluation par approche ascendante***

*Évolution du besoin d'indemnités pour les autres entreprises sondées, ainsi que d'autres thèmes non connus à ce stade.*

Pour tenir compte des besoins des entreprises non consultées (entreprises de bus notamment), et d'autres paramètres pouvant intervenir durant la période 2026-2028, l'OFT a pris en considération une hausse moyenne de 1 % par an des indemnités globales (soit environ 10 millions de francs par an pour la seule part de la Confédération). Cette hypothèse est identique à celle adoptée pour les périodes précédentes.

Avec cette hypothèse générale, l'OFT estime pouvoir absorber des effets qui sont aujourd'hui difficilement quantifiables, comme par exemple les conséquences concrètes de la transition en faveur des bus électriques.

En effet, au moment de rédiger le présent rapport explicatif, toutes les mesures d'accompagnement pour l'encouragement des technologies de propulsion électrique pendant les années 2025 à 2030 ne sont pas encore définitives (révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>). On peut certes considérer qu'en prenant en charge 75 % au plus des coûts d'investissement supplémentaires pour les véhicules à propulsion électrique par rapport aux véhicules roulant au diesel, la Confédération permettra de réduire sensiblement les coûts subséquents dans le cadre de la procédure ordinaire de commande. Il reste cependant à ce jour des incertitudes concernant l'année de mise en œuvre de la suppression des allègements fiscaux pour les bus diesel des transports publics (2026 ou

2030), ainsi que l'impact financier de cette suppression pour l'ensemble des lignes TRV concernées (impact financier qui dépend du nombre de véhicules diesel encore en service durant la période 2026-2028). Par ailleurs, il restera un effet financier dû aux investissements relatifs aux installations fixes de chargement des véhicules électriques, qui dépendent d'une part de la taille de la flotte, d'autre part de la configuration du réseau et des dépôts, et également de la technologie retenue.

Un autre exemple concerne l'impact de la décision, prise par le Parlement lors de l'adoption de la modification de la LTV en décembre 2022, de donner la possibilité d'indemniser les coûts non couverts des matériels roulants historiques (voir article 28, al. 1<sup>er</sup>, de la future LTV<sup>20</sup>).

On pourrait également citer l'impact de modifications de bases légales qui influencent directement les coûts prévisionnels : modification des prix de sillons pour les offres ferroviaires, nouvelles exigences relatives à l'infrastructure ferroviaire (par exemple nouveaux tronçons au bénéfice d'une signalisation ERTMS L2, qui nécessitent l'équipement des véhicules), modification du taux d'imposition (en particulier remboursement de la déduction de l'impôt préalable).

Pour ces différentes raisons, la prise en compte d'une hausse de 1% d'évolution des indemnités ne semble pas exagérée pour la période 2026-2028.

#### *Financement du Centre de coordination des modes de propulsion électrique dans les transports publics*

Dans le cadre de la loi CO<sub>2</sub>, il est prévu que la Confédération soutienne le développement de véhicules à propulsion alternative. Pour cela, l'OFT soutiendra financièrement la mise en place d'un service de coordination au sein de l'UTP dès 2025. Selon le concept convenu entre l'UTP et l'OFT, il convient de prévoir des indemnités supplémentaires dès 2025 et jusqu'en 2030. Les coûts planifiés sont de 0,5 millions de francs en 2025 (prises en compte dans le budget 2025), de 1 million de francs en 2026 et 1,3 millions de francs dès 2027. Ces coûts sont pris en charge par la Confédération, sans participation des cantons.

#### *Financement de projets d'innovation dans le TRV*

Les changements dans la société, la numérisation, les nouvelles technologies et la croissance de la demande de mobilité placent le transport régional de voyageurs (TRV) devant de grands défis. Mais pour pouvoir développer et tester de nouvelles solutions, les entreprises de transport manquent souvent de ressources financières. C'est pourquoi un programme d'encouragement de la Confédération met chaque année 5 millions de francs à disposition pour soutenir les innovations dans les transports publics. Ce budget fait partie du budget TRV depuis 2020 et il est prévu de conserver ce montant

---

<sup>20</sup> [FF 2022 3210 - Loi sur le transport de voyageurs... | Fedlex \(admin.ch\)](#)

prévisionnel pour les années 2026 à 2028. Ces coûts sont pris en charge par la Confédération, sans participation des cantons.

Toutes les informations relatives au programme, ses priorités, ses rapports d'activités, ses modalités sont disponibles de manière transparente sur le site internet de l'OFT<sup>21</sup>.

### *Niveau tarifaire*

À des fins d'harmonisation, il avait été demandé aux entreprises consultées de ne pas tenir compte, dans leur réponse à l'enquête, des effets de renchérissement et de compter sur une stabilité du niveau tarifaire par rapport à l'année 2024.

Pour rappel, les conditions tarifaires relèvent de la compétence des ET.

Quelle que soit la situation tarifaire à l'avenir, il n'y a pas lieu de modifier le montant du crédit pour ce motif à ce stade. En cas de hausse tarifaire, les indemnités seront en principe revues à la baisse, ce qui permettrait soit de réduire le besoin d'indemnités, soit de financer des offres supplémentaires. En cas de baisse tarifaire, les pertes de recettes correspondantes devront être compensées par les commanditaires de ces éventuelles baisses de tarifs, sans influence sur le niveau des indemnités pour le TRV.

### ***Évaluation du besoin d'indemnités global pour la période***

L'OFT a évalué le besoin d'indemnités sur la base des hypothèses suivantes :

- Prise en compte du budget 2025 comme base de référence, en partant du principe que celui-ci permettra de financer toutes les offres planifiées ;
- Prise en compte du résultat du sondage concernant les projets planifiés par les entreprises (tableau 5) ;
- Calcul de la part de la Confédération sur la base de 50 % des indemnités totales ;
- Hypothèse d'une hausse moyenne de 1 % des indemnités pour tenir compte des besoins des autres entreprises et d'autres évolutions non encore planifiées ;
- Financement du centre de coordination des modes de propulsion électrique.

En ce qui concerne le renchérissement, l'OFT a pris les mêmes hypothèses que celles qui sont prises dans le cadre du plan financier de la Confédération, soit +1,5% pour

---

<sup>21</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) / Thèmes généraux / Recherche et innovation / Programmes d'encouragement Innovation TRV

2024, 1,1 % pour 2025, puis + 1 % par année pour les années 2026 à 2028 (situation en mars 2024).

Au total, le besoin d'indemnités fédérales estimé pour le crédit d'engagement TRV 2026–2028, d'après l'évaluation de l'OFT, s'élève à 3849,4 millions de francs (3813,0 millions de francs sans renchérissement), comme l'illustre le tableau suivant :

<i>Indemnités TRV, Part Confédération</i> <i>En millions de francs</i>	<b>Budget 2024</b>	<b>FIPLA 2025</b>	<b>Crédit d'engagement TRV 2026-2028</b>			<b>Total 2026-2028</b>
			<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	
Indemnités TRV planifiées (Crédit d'engagement TRV 2022-2025)	1134.5	1126.8				
Indemnités supplémentaires pour les projets TRV, par rapport à l'année précédente (sondage OFT)			78.6	47.2	29.3	
Evolution générale des indemnités TRV, hors projets (+1%/an)			11.3	12.2	12.8	
Mandat de coordination électromobilité (UTP) Indemnités supplémentaires par rapport à l'année précédente			0.5	0.3	0.0	
Evaluation du besoin d'indemnités pour le crédit d'engagement TRV 2026-2028			1217.2	1276.9	1318.9	3813.0
Prévision de renchérissement (état décembre 2023)			1.0%	1.0%	1.0%	
<b>Evaluation du besoin total d'indemnités pour le crédit d'engagement TRV 2026-2028, inclus renchérissement</b>			<b>1228.5</b>	<b>1289.2</b>	<b>1331.8</b>	<b>3849.4</b>
<i>Evolution des indemnités TRV par rapport à l'année précédente (en millions de francs)</i>		-7.7	101.7	60.7	42.7	
<i>Evolution des indemnités TRV par rapport à l'année précédente (en %)</i>		-0.7%	9.0%	5.0%	3.3%	

Tableau 7: Évaluation du besoin total d'indemnités TRV pour la période 2026–2028, selon l'approche ascendante (source: OFT).

### 2.1.2 Valeurs indicatives pour la période 2026-2028 issues de la planification financière de la Confédération

Les premières orientations budgétaires établies fin janvier 2024, dans le cadre du budget 2025 avec Plan intégré des tâches et des finances (PITF) 2026-2028, tiennent compte d'une hausse de 40 millions de francs par an par rapport au plan précédent ainsi que d'une coupure linéaire de 1.4% (voir point 1.2), et prévoient les valeurs suivantes pour le crédit d'engagement TRV :

<i>En millions de francs</i>	<b>Budget 2025</b>	<b>Plan financier 2026</b>	<b>Plan financier 2027</b>	<b>Plan financier 2028</b>	<b>Total crédit d'engagement TRV 2026-2028</b>
Moyens fédéraux alloués au TRV	1126.8	1143.1	1165.1	1187.6	<b>3495.9</b>
Variation par rapport à l'année précédente	-7.7	16.3	22.1	22.5	
<i>Evolution par rapport à l'année précédente (en%)</i>	-0.7%	1.4%	1.9%	1.9%	

Tableau 8: Valeurs indicatives pour les arrêtés financiers pluriannuels, pour le TRV (source: Administration fédérale des finances (AFF), situation février 2024).

Ces valeurs tiennent compte des hypothèses de renchérissement prises en compte pour la planification financière, soit +1,5% pour 2024, +1,1 % pour 2025, puis + 1 % par année pour les années 2026 à 2028 (situation en mars 2024). Elles peuvent encore subir des modifications d'ici que soit approuvé le message sur le budget 2025 avec PITF 2026-2028, en août 2024.

Par ailleurs, il s'agit de valeurs dont on ne peut exclure qu'elles soient modifiées en fonction des prochains développements budgétaires.

### 2.1.3 Proposition du Conseil fédéral pour le crédit d'engagement 2026-2028

Le Conseil fédéral propose d'allouer 3496 millions de francs pour le crédit d'engagement relatif à l'indemnisation des prestations TRV pour la période 2026–2028.

<i>En millions de francs</i>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Total crédit d'engagement TRV 2026-2028</b>
Proposition d'indemnités pour le crédit d'engagement TRV	1143	1165	1188	<b>3496</b>
Variation par rapport à l'année précédente	16	22	23	
<i>Evolution par rapport à l'année précédente (en%)</i>	1.4%	1.9%	1.9%	

Tableau 9: Proposition pour le crédit d'engagement TRV 2026-2028.

Les moyens demandés par le Conseil fédéral pour le crédit d'engagement TRV 2026-2028 seront alloués en concordance avec le budget 2025 avec PITF 2026-2028, lequel doit encore être approuvé par le Conseil fédéral en août 2024.

Cette proposition est inférieure de 9% par rapport à l'évaluation issue des besoins des entreprises (3849 millions de francs), ce qui paraît élevé. Il convient toutefois de relativiser cette différence :

- Le sondage auprès des entreprises a été effectué à l'été 2023, et demandait une estimation pour les années 2026 à 2028. Par expérience, ces estimations sont souvent prudentes, vu le degré d'incertitudes. Par ailleurs, le nombre de

projets, et les projections financières qui en découlent, montrent une nette accélération du besoin d'indemnités TRV par rapport aux années précédentes, qui est difficilement finançable par la Confédération. Il conviendrait que les cantons et les ET priorisent les projets absolument nécessaires.

- L'expérience du crédit d'engagement TRV 2022-2025 reste très particulière, vu la situation liée à la pandémie. Les indemnités et les crédits ont été augmentés en 2022 et 2023, vu les prévisions des ET qui ont justifié des besoins d'indemnités accrus en raison des incertitudes sur les recettes d'une part et la situation de renchérissement d'autre part. L'OFT constate cependant que ces moyens supplémentaires ont finalement permis à de nombreuses entreprises de générer des bénéfices (tendance encore à confirmer avec les résultats 2023). Le crédit TRV 2024 a de nouveau été augmenté par le Parlement, contre l'avis du Conseil fédéral, mais il est encore trop tôt pour dire si le niveau d'indemnités fixé laissera de nombreuses ET dans une situation plutôt confortable ou non.
- La situation financière de la Confédération reste tendue pour les années à venir, ce qui se traduit dans la planification financière pour de nombreux domaines. Par ailleurs, le Conseil fédéral a demandé, le 8 mars dernier, à un groupe d'experts de formuler des propositions d'allègements en vue de l'assainissement des finances de la Confédération (réexamen complet des tâches et des subventions). Le Conseil fédéral estime ainsi qu'une croissance modérée des indemnités à partir de 2025 est nécessaire, et devrait inciter les entreprises comme les commanditaires à prioriser les projets les plus efficaces. Les ET sont par ailleurs invitées à poursuivre leurs démarches visant à optimiser leurs coûts et parallèlement augmenter les recettes de transport, par exemple par une augmentation tarifaire.

## **2.2 Description du projet et commentaire des principales dispositions**

*Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2026 à 2028*

L'arrêté fixe le montant global des moyens fédéraux alloués pour le crédit d'engagement TRV, à savoir 3496 millions de francs pour les années 2026 à 2028.

Les éléments qui ont permis d'aboutir à ce montant sont présentés aux ch. 2.1.1. à 2.1.3.

## **2.3 Prévisions de renchérissement**

Les prévisions de renchérissement à partir desquelles a été défini le volume du crédit-cadre figurent à l'art. 2 du projet d'arrêté fédéral. Elles sont basées sur la valeur de 106,2 points de l'indice des prix à la consommation de décembre 2023, avec pour base «décembre 2020 = 100 points». Les crédits budgétaires annuels sont adaptés à chaque fois en fonction des dernières prévisions de renchérissement.

## **3 Conséquences**

### **3.1 Conséquences pour la Confédération**

S'il est adopté comme proposé, le crédit d'engagement TRV permettra d'allouer une hausse des moyens destinés au TRV sur la période considérée, tout en tenant compte des contraintes financières de la Confédération.

Le projet n'a pas d'effet sur les dépenses de personnel de la Confédération.

### **3.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne**

Le crédit d'engagement TRV apporte aux cantons une meilleure visibilité des ressources fédérales destinées au TRV pour trois ans. Ceux-ci peuvent par conséquent mieux planifier les besoins de ressources cantonales, en fonction des projets qu'ils souhaitent confirmer.

### **3.3 Conséquences économiques**

Le crédit d'engagement TRV tel qu'il est proposé pour les années 2026–2028 permettra de pérenniser l'offre actuelle, ainsi que de concrétiser certaines améliorations d'offre et de qualité des transports régionaux. Cela favorisera l'attrait des transports publics et améliorera la desserte du territoire, ce qui constituera un avantage pour l'économie suisse.

### **3.4 Conséquences sanitaires et sociales**

Parmi les investissements présentés dans l'exposé des motifs figurent le remplacement de bus diesel par des bus électriques (projets de décarbonisation). Le développement de cette technologie mais également le fait d'octroyer des moyens importants pour des transports publics toujours plus performants, permettent de favoriser les transports publics et de réduire les émissions polluantes.

### **3.5 Conséquences environnementales**

Le crédit d'engagement proposé pour les années 2026–2028 permettra d'une part de réaliser certaines extensions d'offre, d'autre part de financer des coûts subséquents d'investissement, permettant d'améliorer l'attrait des transports en commun par rapport au transport individuel. Il est également prévu de soutenir des projets visant à améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et des installations du TRV. Ceci correspond aux objectifs de la stratégie énergétique 2050 de la Confédération.

## **4 Aspects juridiques**

### **4.1 Constitutionnalité et légalité**

L'Assemblée fédérale est habilitée à voter le présent arrêté financier en vertu de l'art. 167 de la Constitution (Cst.)<sup>22</sup>.

L'arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations du trafic régional de voyageurs se fonde sur l'art. 30a LTV. Cet article dispose que l'Assemblée fédérale décide tous les quatre ans d'un crédit d'engagement.

Les subventions concernées sont allouées en vertu de l'art. 28 LTV, selon lequel la Confédération indemnise les coûts non couverts des prestations du transport régional de voyageurs.

### **4.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse**

Le présent projet, qui a pour but de fixer le montant des moyens fédéraux à allouer pour le trafic régional de voyageurs pour la période 2026-2028, n'est pas lié à des obligations internationales.

### **4.3 Forme de l'acte à adopter**

Conformément à l'art. 163, al. 2, de la Constitution, et à l'art. 25, al. 2, de la loi sur le Parlement du 13 décembre 2002<sup>23</sup>, l'acte à adopter revêt la forme de l'arrêté fédéral simple (qui n'est pas sujet au référendum).

### **4.4 Frein aux dépenses**

En vertu de l'art. 159, al. 3, let. b, Cst., l'arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs doit être adopté à la majorité des membres de chaque conseil, car il entraîne de nouvelles dépenses périodiques de plus de 2 millions de francs.

### **4.5 Conformité aux principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale**

Conformément à l'art. 81a Cst., la Confédération et les cantons veillent à ce qu'une offre suffisante de prestations de transports publics par rail, route, voie navigable et installations à câbles soit proposée dans toutes les régions du pays. En règle générale, les entreprises de transport opérant dans le cadre du TRV ne peuvent pas couvrir les frais liés aux offres commandées par les pouvoirs publics. C'est pourquoi la Confédération et les cantons contribuent au financement des coûts non couverts de ces offres.

---

<sup>22</sup> RS 101

<sup>23</sup> RS 171.10

Le TRV demeure une tâche commune de la Confédération et des cantons, parce que l'offre de prestations doit être coordonnée au niveau national, qu'elle doit être accordée avec le développement des infrastructures et qu'elle peut être utilisée par des voyageurs venant de tous les cantons et de l'étranger.

Le principe de subsidiarité est respecté. Les cantons assument déjà la responsabilité des commandes et cela n'est pas modifié par le présent projet ; la Confédération est notamment active dans le domaine de la coordination.

L'équivalence fiscale au sens de l'adéquation entre prise en charge des coûts, financement et bénéfice du projet est réalisée. Un cofinancement par la Confédération se justifie au vu du caractère intercantonal du projet et de l'importance économique majeure que le TRV revêt au niveau national.

#### **4.6 Conformité à la loi sur les subventions**

Depuis 2008, tous les messages concernant les décisions de crédit et les plafonds de dépenses doivent faire mention du respect des principes de la loi du 5 octobre 1990<sup>24</sup> sur les subventions (LSu).

##### **4.6.1 Importance de la subvention pour atteindre les objectifs visés par la Confédération**

Selon l'art 81a Cst., la Confédération et les cantons veillent à ce qu'une offre suffisante de transports publics par rail, route, voie navigable et installations à câbles soit proposée dans toutes les régions du pays.

Selon l'art. 28, al. 1, LTV, les prestations du transport régional sont commandées conjointement par la Confédération et par les cantons. Or, comme indiqué au **ch. 1.1**, la quasi-totalité des recettes des lignes de transport régional ne couvrent pas leurs coûts. Les ET sont indemnisées pour les coûts non couverts selon les comptes planifiés. Ainsi, sans les moyens publics de la Confédération et des cantons, les prestations de transport régional ne sauraient exister, et la desserte de toutes les régions telle que visée à l'art 81a Cst. ne pourrait pas être assurée.

En cas de réduction substantielle des contributions fédérales prévues, il est peu probable que les cantons acceptent d'assumer la part des indemnités non assumées par la Confédération. Ainsi, une baisse substantielle des moyens mis à la disposition des entreprises conduirait à une réduction de l'offre de transport régional. Cela impliquerait vraisemblablement un report modal sur le transport individuel, avec des conséquences négatives pour l'économie comme pour l'environnement.

---

<sup>24</sup> RS 616.1

#### 4.6.2 Pilotage matériel et financier

L'OFT répartit les moyens financiers alloués par le Parlement et destinés au TRV par canton en fonction des prestations fédérales antérieures et autant que possible en fonction des besoins effectifs (fixation des quotes-parts cantonales).

Comme indiqué au ch. 1.1, la « procédure de commande » permet de définir les indemnités versées par ligne, pour une période de deux années d'horaire. Une fois les offres négociées et mises au net, les commanditaires et les ET signent les conventions d'offre dans lesquelles les indemnités et leur répartition entre la Confédération et les cantons sont réglées pour deux ans. Si le montant total des commandes TRV d'un canton dépasse la quote-part cantonale qui lui a été attribuée, le canton finance seul le dépassement.

Suite à diverses constatations faites lors d'audits de sa section révision en 2018 et 2019, l'OFT a décidé au printemps 2019 d'adapter son système de surveillance des subventions dans les transports publics. Il a mis en œuvre diverses mesures qui visent à mieux garantir l'utilisation correcte des subventions par les ET.

L'OFT a tout d'abord décidé de ne plus se prononcer, comme il le faisait jusqu'en 2019, sur les projets de comptes annuels des entreprises indemnisées. Ainsi, la responsabilité d'établir et de présenter des comptes corrects incombe dorénavant plus clairement aux entreprises. En contrepartie, l'OFT a développé depuis 2020 un nouveau système de contrôle élargi pour le TRV subventionné. L'objectif est de contrôler de manière plus complète le montant correct et l'emploi des subventions, aussi bien dans les offres des entreprises (comptes planifiés) que dans les comptes annuels. En l'occurrence, les écarts entre le budget et les comptes effectifs des entreprises subventionnées sont aujourd'hui mieux analysés, et employés pour vérifier la plausibilité des chiffres.

Par ailleurs, l'OFT procède à des contrôles supplémentaires approfondis, aléatoires et axés sur les risques, effectués par sa section Révision.

Depuis début 2023, l'OFT a publié plusieurs directives permettant de clarifier les prescriptions et de fournir des explications en matière d'interprétation correcte des dispositions légales, notamment dans le domaine du TRV (*guidance*<sup>25</sup>).

Enfin, l'OFT a mis en œuvre trois nouvelles mesures, qui concernent davantage les entreprises et qui sont concrétisées par la modification de l'OCEC, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020:

- les entreprises dont les indemnités dépassent 10 millions de francs pour les secteurs du TRV et de l'infrastructure doivent désormais soumettre leurs comptes annuels au contrôle ordinaire;

---

<sup>25</sup> [Guidance : directives en matière d'octroi de subventions \(admin.ch\)](#)

- les entreprises qui reçoivent plus d'un million de francs de subventions par an sont soumises à un «audit spécial des subventions» qu'elles doivent faire effectuer annuellement par une société d'audit qui remplit les conditions d'admission respectives de l'Autorité fédérale de surveillance en matière de révision (ASR). L'OFT a élaboré une directive pour l'exécution de ces audits avec la participation de représentants des cantons, des entreprises, de l'Administration fédérale et de l'Association suisse des experts en audit, fiscalité et fiduciaire (EXPERTsuisse). Ces audits sont exigés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, soit pour la première fois pour les comptes 2020.
- les entreprises doivent fournir une «Déclaration relative au respect des principes du droit des subventions» depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

#### **4.6.3 Procédure d'octroi des subventions**

Les commanditaires (cantons et Confédération) examinent les offres établies par les ET pour chaque ligne. Ces offres attestent les coûts non couverts planifiés, qui correspondent à ce que les commanditaires indemnisent. L'examen des commanditaires porte sur les aspects financiers ainsi que sur le respect de critères définis par la loi (art. 29 LTV et art. 6 OITRV). Les conventions précisent les moyens alloués par commanditaire et pour chaque ligne. Ainsi, une bonne transparence de l'allocation des ressources est assurée.

Par la motion 13.3663, le Parlement a demandé au Conseil fédéral des propositions de réforme visant à renforcer la sécurité du financement et de la planification ainsi qu'à simplifier et à harmoniser la procédure de commande. En juin 2021, le Conseil fédéral a approuvé le Message<sup>26</sup> relatif à une modification de la loi sur le transport de voyageurs (LTV) dans le cadre de la Réforme du transport régional de voyageurs et de la présentation des comptes. La modification de la LTV a été approuvée par le Parlement en décembre 2022. Le travail de modification des ordonnances liées à la LTV est en cours et devrait s'achever d'ici l'automne 2024, en vue d'une mise en vigueur au 1<sup>er</sup> décembre 2025.

La modification de la LTV prévoit une généralisation des conventions d'objectifs pluriannuelles. Qui seront conclues entre les commanditaires et les entreprises de transport. Ces conventions permettront d'augmenter la sécurité de planification et la force obligatoire. Afin d'accroître la transparence et l'efficacité, il est également prévu d'introduire un étalonnage des performances national ainsi que de simplifier et d'harmoniser la procédure de commande grâce à une nouvelle plateforme numérique. Ces trois projets, qui visent à améliorer globalement les procédures d'octroi des subventions dans le domaine du TRV, sont en cours et menés par l'OFT.

---

<sup>26</sup> <https://fedlex.data.admin.ch/eli/fga/2021/1485>

## Liste des abréviations utilisées

AFF	Administration fédérale des finances
ARE	Office fédéral du développement territorial
asm	Aare Seeland mobil AG
ASR	Autorité fédérale de surveillance en matière de révision
AVA	Aargau Verkehr AG
BLT	Baselland Transport AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BOS	BUS Ostschweiz AG
COMO	Bureau de coordination pour la mobilité durable
Cst.	Constitution fédérale (RS 101)
DCC	Degré de couverture des coûts
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ET	Entreprise de transport
FLP	Ferrovie Luganesi SA
LEB	Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
LFC	Loi sur les finances de la Confédération (RS 611.0)
LHand	Loi sur l'égalité pour les handicapés (RS 151.3)
LSu	Loi sur les subventions (RS 616.1)
LTV	Loi sur le transport de voyageurs (RS 745.1)
MBC	Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA

MGB	Matterhorn Gotthard Verkehrs AG
OCEC	Ordonnance sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (RS 742.221)
OFC	Ordonnance sur les finances de la Confédération (RS 611.01)
OFT	Office fédéral des transports
OITRV	Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (RS 745.16)
PITF	Plan intégré des tâches et des finances
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
QMS TRV	Système de mesure de la qualité du TRV
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
RER	Réseau express régional
RhB	Chemins de fer rhétiques
SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
TPC	Transports publics du Chablais
TPF	Transports publics fribourgeois
TRV	Transport régional de voyageurs
vkm	voyageurs-kilomètres
zb	zb Zentralbahn AG