

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication

Berne, 12.08.2019 / nb
VL TRV

Par e-mail: konsultationen@bav.admin.ch

Réforme du transport régional de voyageurs (modification de la loi sur le transport de voyageurs) Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-Radicaux n'accepte que partiellement cette proposition de modification de la Loi sur le transport de voyageurs. Les adaptations proposées vont dans la bonne direction, la question centrale d'un assouplissement des règles d'utilisation des bénéfices doit cependant absolument être reprise dans cette réforme.

La grande absente de cette réforme est la question centrale de l'utilisation des bénéfices. Sans cet élément, la portée de cette réforme est fortement réduite. L'affaire Car Postal a illustré le besoin urgent d'agir. Afin d'éviter de nouveaux scandales et de permettre aux entreprises de transport de répondre aux défis posés par la numérisation, les règles en matière d'utilisation des bénéfices doivent être assouplies. De cette façon, leurs incitations à travailler de manière efficace seront renforcées. Il leur sera ainsi possible de libérer les fonds nécessaires aux investissements dans l'innovation, à la réalisation de projets pilotes et au financement de leur développement. Les bénéfices permettent de financer l'innovation, qui profite ensuite aux voyageurs et accroît à son tour l'attractivité des transports publics. Les entreprises de transport doivent donc pouvoir libérer rapidement des fonds de l'intérieur, car l'innovation requiert des décisions rapides et décentralisées. Pour cette raison, le soutien ponctuel externe de projets est inefficace. Cet instrument, lent et bureaucratique, défavorise particulièrement les petites entreprises privées qui opère une ligne de transport public sur commande, pour lesquelles il est difficile d'avancer des fonds dans l'attente de percevoir une subvention. Toutes n'ont pas la possibilité de libérer des fonds dans d'autres domaines d'activités (immobilier, trafic grandes lignes). Il est dès lors indispensable que le Conseil fédéral prévoie un assouplissement de l'utilisation des bénéfices dans le message qu'il soumettra au Parlement.

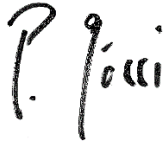
Le PLR salue la simplification et l'harmonisation des procédures de commande. Il s'agit d'un progrès par rapport à la situation actuelle. Le renforcement des conventions d'objectifs, avec une planification sur 4 à 6 ans offrant plus de sécurité, constitue également un élément positif de cette réforme. La volonté d'instaurer un benchmarking uniformisé au niveau national est à saluer : un tel instrument, uniformisé, devrait déjà exister depuis longtemps. Une solution interne à la branche doit dans un premier temps être privilégiée. Si rien ne devait être entrepris rapidement, la Confédération pourrait instaurer son modèle de manière subsidiaire.

Concernant la répartition des compétences et de financement entre la Confédération et les cantons, le PLR se prononce en faveur de la variante « optimisation ». Le trafic régional dépassant souvent les frontières cantonales, il est logique que la commande continue à se faire par la Confédération et les cantons ensemble. La deuxième variante « séparation partielle » poserait problème pour les quelques 15% de lignes de bus et de bateau du trafic régional qui opèrent entre plusieurs cantons. Par ailleurs, accorder cette

compétence uniquement aux cantons entrainerait le risque de se retrouver avec 26 différentes réglementations pour la procédure de commande, ce qui rendrait la collaboration avec les entreprises de transport plus difficile.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux
La Présidente



Petra Gössi
Conseillère nationale

Le Secrétaire général



Samuel Lanz

Annexe
Questionnaire



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de:

<input type="checkbox"/>	Cantons
<input checked="" type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Associations faîtières de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisations en dehors des transports publics
<input type="checkbox"/>	Organisations des transports publics
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport titulaires d'une concession <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération<input type="checkbox"/> pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération<input type="checkbox"/> non indemnisées en vertu de la LTV
<input type="checkbox"/>	Communautés tarifaires
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur: PLR.Les Libéraux- Radicaux	

Veillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (*.doc ou *.docx) à :
christoph.herren@bav.admin.ch.

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

OUI NON

Remarques:

Le financement à long terme du transport régional de voyageurs doit être assuré et l'offre de transport et les décisions d'aménagement de l'infrastructure doivent être mieux coordonnées.

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

OUI NON

Remarques:

Le PLR soutient les objectifs de la réforme, à savoir :

- Les entreprises doivent être davantage incitées à fournir leurs services avec efficacité.
- La fiabilité et la prévisibilité du financement doivent être accrues.
- La coopération ainsi que les procédures, processus et compétences de la Confédération, des cantons et des entreprises de transport doivent être conçus et répartis aussi simplement et judicieusement que possible.
- Les rôles, les compétences et, par conséquent, les responsabilités sont attribuées de façon univoque, ce qui simplifie la procédure de commande.
- Les commanditaires renforcent leur vision globale du trafic local, régional et grandes lignes et y incluent également le développement des infrastructures.

La question de l'utilisation des bénéfices doit être prioritaire. L'affaire Car Postal a démontré le besoin d'agir sur cette question. Une simple « précision de l'utilisation des bénéfices » ne suffit pas. Un assouplissement des règles est indispensable.

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

OUI NON

Remarques:

La question de l'utilisation des bénéfices n'est pas abordée sérieusement. Un assouplissement des règles est nécessaire.

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

OUI NON

Remarques:

Le trafic régional sur rail dépasse largement les frontières cantonales. Celui des autobus dans une certaine mesure aussi. Un transfert aux cantons seuls n'est donc pas opportun.

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

OUI NON

Remarques:

-

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

OUI NON

Remarques:

Afin d'être en mesure de financer des projets novateurs, les entreprises de transport doivent pouvoir libérer des fonds « à l'interne ». Un soutien au cas par cas à travers des fonds publics n'est pas efficace, car trop long et bureaucratique. Les entreprises concernées doivent pouvoir réagir rapidement à l'évolution technologique. Un assouplissement des règles d'utilisation des bénéfices doit être intégré à la réforme.

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

OUI NON

Remarques:

Une simple précision ne suffit pas. Plus de flexibilité doit être accordée aux entreprises de transport.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?

OUI NON

Remarques:

Dans la mesure du possible, un renforcement de l'application des critères économiques est toujours souhaitable.

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

OUI NON

Remarques:

Un *benchmarking* au niveau suisse permettrait des comparaisons entre les entreprises de transport, ce qui renforcerait la concurrence et donc l'efficacité du système. Il est cependant souhaitable de laisser la branche proposer elle-même un système d'étalonnage des performances. La Confédération ne devrait le faire que de manière subsidiaire.

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle » ?

Variante « optimisation » Variante « séparation partielle » Aucune

Remarques:

Le trafic régional dépassant souvent les frontières cantonales, il est logique que la commande continue à se faire par la Confédération et les cantons ensemble. La deuxième variante « séparation partielle » poserait problème pour les quelques 15% de lignes de bus et de bateau du trafic régional qui opèrent entre plusieurs cantons. Par ailleurs, accorder cette compétence uniquement aux cantons entrainerait le risque de se retrouver avec 26 différentes réglementations pour la procédure de commande, ce qui rendrait la collaboration avec les entreprises de transport difficile.

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

OUI NON

Si oui, lesquelles:
Voir question 9

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle »?

OUI NON

Si oui, lesquelles:
Voir question 9

b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

OUI NON

Remarques:
-

c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

OUI NON

Remarques:
-

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

OUI NON

Remarques:
Un assouplissement de l'utilisation des bénéfices doit être intégré à la réforme.