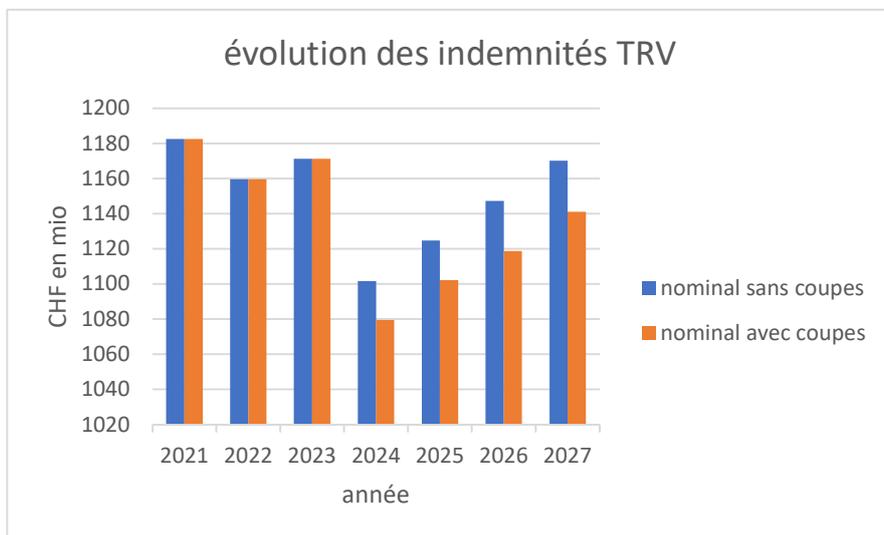


Pétition RPV: Argumentaire

Description du problème

Le Conseil fédéral a annoncé vouloir économiser dès 2024 dans le transport régional de voyageurs (TRV). Les dépenses déjà prévues devront être réduites de 2% dès 2024 selon le Conseil fédéral. Cela signifie que pour le financement du TRV en 2024 il y aura CHF 92 millions de moins à disposition par rapport à 2023. En comparaison avec l'année précédente cela représente 7.8% en moins ! Si ce chiffre est si élevé pour 2024, c'est parce que les sommes d'argent prévues pour 2023 pour l'indemnisation du TRV n'ont pas suffi pour couvrir les coûts, et donc CHF 87 millions supplémentaires ont dû être versés après coup. Les années précédentes également trop peu de moyens financiers ont été mis à disposition pour indemniser le TRV et il a été nécessaire d'octroyer des montants supplémentaires pour couvrir les coûts des entreprises de transport, pour leurs prestations de TRV. Les coupes du Conseil fédéral ont les répercussions suivantes:

- en 2024 il y aura CHF 92 millions de contributions fédérales en moins pour financer le TRV
- dès 2024 et jusqu'à une date inconnue il y aura chaque année CHF 20 à 30 millions de contributions fédérales en moins pour le financement du TRV
- dès 2026 le taux de croissance des dépenses prévues baissera de 2% à 1.9%, ainsi les dépenses prévues pour le TRV seront encore réduites dès 2026.



Source: OFT et USS

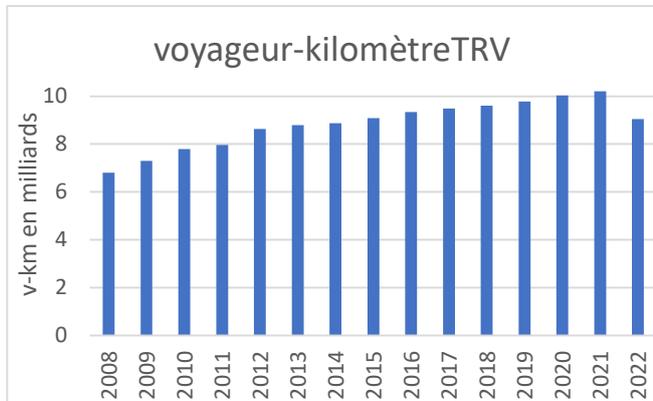
Situation de départ

Selon les estimations, 2,5 millions de personnes utilisent chaque jour le TRV pour se rendre au travail, pour les loisirs ou pour faire les commissions. Le TRV assure une desserte par les transports publics dans toute la Suisse. Le TRV est un élément clé du service public et contribue de façon incontournable au bon fonctionnement quotidien de la Suisse. Il complète le trafic grandes lignes pour optimiser la chaîne de voyage dans notre pays.

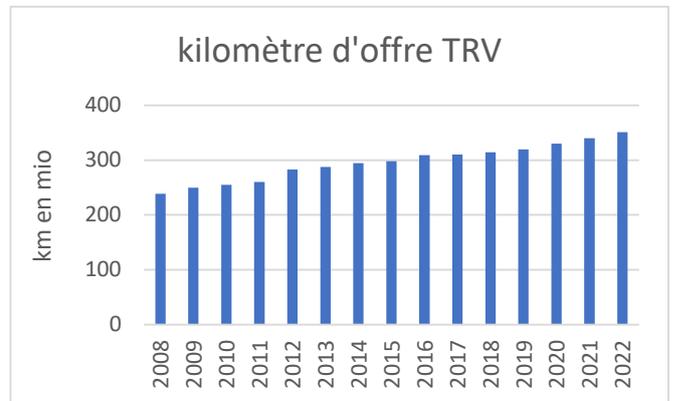
Il est vrai que le TRV ne peut pas être exploité de manière rentable. La plupart des lignes du TRV ne parviennent pas à couvrir leurs propres coûts avec les tickets vendus. Selon les chiffres de l'OFT, le taux de couverture des coûts se situait en 2019 à peine au-dessus de 50%. Afin de proposer néanmoins une offre de transports publics régionaux pour les voyageurs, la Confédération et les cantons commandent des prestations de transport aux entreprises de transport et chacun supporte la moitié des coûts non couverts par les entreprises. Les indemnités versées par la Confédération et les cantons se montent à environ CHF 2 milliards par année. Ceci permet de garantir une desserte de base d'environ 1'500 lignes de TRV (état 2018). Au cours d'une procédure de commande, la Confédération, les cantons et les entreprises de transport déterminent quelles lignes doivent être proposées, selon quel horaire, et quels coûts doivent être pris en charge par les pouvoirs publics.

Etant donné que la population et la mobilité sont en constante croissance en Suisse, le besoin en prestations de transport s'accroît également. C'est pourquoi les prévisions concernant l'utilisation du TRV ont

toujours une tendance à la hausse. Pour 2022, on prévoyait en Suisse que quelque 9 milliards de voyageur-kilomètre (v-km) seraient parcourus dans le TRV. En 2022 uniquement, à cause du coronavirus, on s'attendait à un recul dans l'utilisation du TRV. Par contre en 2023 on estime que le niveau de 2020 sera de nouveau atteint. Donc afin de pouvoir répondre à la demande grandissante en matière de prestations de transport il faut que les prestations commandées augmentent. Entre 2008 et 2022 les prestations commandées en km ont augmenté chaque année de 2.8%.



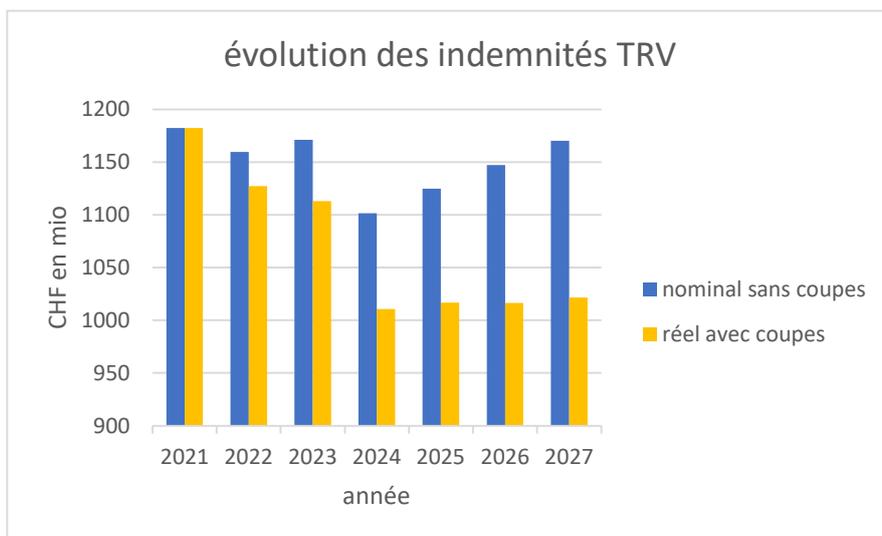
Source: LITRA



Source: LITRA

Evolution de l'indemnisation du TRV entre 2021 et 2027

Avec les mesures d'économie prévues dans le TRV, dès 2024 il y aura beaucoup moins d'argent à disposition pour l'indemnisation du TRV. En 2024 il manquera en tout CHF 184 millions par rapport à 2023, soit CHF 92 millions de la Confédération et CHF 92 millions des cantons. En raison de la réduction de 2% des dépenses prévues pour une durée indéterminée, le TRV manquera d'argent non seulement en 2024 mais aussi dans les années à venir: entre 20 et 30 millions de francs par an. Et parce que le Conseil fédéral a décidé qu'à partir de 2026, également le taux de croissance moyen des dépenses prévues pour le TRV passera de 2% à 1,9%, le TRV recevra encore moins d'aides fédérales. L'objectif du taux de croissance est notamment de maintenir la stabilité des dépenses, notamment en absorbant la croissance démographique et le renchérissement. En clair les dépenses devraient augmenter dans les mêmes proportions que la hausse des coûts estimée sur la base de la croissance démographique et du renchérissement. Donc si les effets du renchérissement escompté sont pris en compte dans notre calcul, alors les coupes seront encore bien pires et au lieu de CHF 20 à 30 millions, ce seront probablement CHF 100 à 150 millions qui manqueront chaque année pour le TRV.



Source: OFT et USS

Conséquences des mesures d'économie dans le TRV

- **Détérioration des conditions de travail pour le personnel des transports publics malgré le manque de personnel qualifié**

En mars 2023, diverses entreprises de transport ont déjà annoncé des mesures d'économie. Par exemple les CFF l'ont fait. Il est évident qu'une grande partie de ces mesures d'économie se feront aux dépens du personnel. Car où sinon pourrait-on réaliser des économies dans le TRV ? On pourrait faire des coupes dans l'offre ou dans les investissements pour les véhicules. Mais les réflexions en matière de politique régionale ne laissent pas présager d'une réduction de l'offre, cela paraît invraisemblable car ce serait justement dans les régions périphériques où l'offre de transports publics est déjà très maigre qu'il faudrait supprimer des lignes ou alléger les horaires. Quant aux investissements dans les véhicules, ils ne se laissent pas si facilement stopper. Souvent les contrats sont déjà signés, ou bien les conditions nécessaires pour l'acquisition de nouveaux véhicules sont déjà engagées, par exemple le recyclage ou le tri des anciens véhicules. Donc pour les entreprises, le plus simple est d'épargner au niveau du personnel. Il leur sera très facile de renoncer à une compensation du renchérissement, à une augmentation de salaire, ou à réoccuper des postes vacants. Et ce seront ni des appréhensions liées à la politique régionale, ni aucun engagement contractuel qui retiendront les entreprises de transport de le faire.

- pas de compensation du renchérissement
- pas d'augmentation réelle des salaires
- suppressions de personnel

Malgré tout le TRV doit pouvoir fonctionner. Comment sinon les 2,5 millions de personnes pourront-elles arriver au travail ou faire leurs commissions? Suite aux sous-effectifs liés aux suppressions de postes et à la détérioration des conditions de travail, la pression exercée sur le personnel restant augmentera encore. Le personnel devra inévitablement fournir un surcroît d'heures supplémentaires et sera confronté à d'autres flexibilisations du temps de travail.

- plus d'heures supplémentaires
- flexibilisation

Aujourd'hui déjà les sous-effectifs sont une réalité dans beaucoup d'entreprises de transport. Les coupes décidées par le Conseil fédéral vont encore accentuer cette situation. Considérant que beaucoup d'entreprises de transport verront ces prochaines années une grande partie de leur personnel partir à la retraite au vu de l'évolution démographique, le Conseil fédéral met ici en danger le fonctionnement à long terme du système de transports publics de Suisse, ceci en raison de réflexions financières à court terme. Il est à craindre qu'avec de tels projets qui manquent de vision, dans quelques années la branche des transports publics se trouvera dans la même situation que le domaine de la santé actuellement.

- **Réduction de l'offre de transports publics dans le TRV**

En plus du personnel, les entreprises vont devoir en deuxième lieu économiser sur les lignes proposées. Pour respecter les nouvelles conditions-cadre financières, les entreprises vont devoir proposer pour la période d'horaire 2024 – 2025 moins de lignes, et seulement des lignes rentables. Les entreprises seront assez peu enthousiastes de maintenir des offres qui engendrent des coûts élevés car au final, elles devront assumer ces coûts elles-mêmes. Ceci amènera ainsi sans nul doute des suppressions sur les lignes peu fréquentées dans les régions périphériques, voire même une suspension de l'exploitation. Les suspensions et les suppressions auront pour conséquence un recul des passagers et ceci amplifiera le manque des recettes. Le résultat sera un besoin accru des subventions des pouvoirs publics. Donc une réduction de l'offre causera un cercle vicieux dans lequel il faudra plus d'indemnités pour une offre diminuée.

- allègement de l'horaire
- suppression de lignes de TRV

- **Hausse des tarifs**

Afin de pouvoir compenser les indemnités fédérales manquantes, la seule solution qui restera aux entreprises sera une hausse des tarifs. Les mesures d'économie seront ainsi répercutées sur la clientèle, du moins partiellement. Les hausses de prix nuisent à la concurrentialité et à l'attractivité des transports publics. Aujourd'hui déjà on trouve que les transports publics en Suisse sont beaucoup trop chers et une hausse des prix ne contribuera pas à convaincre les gens de laisser leur voiture pour utiliser les transports publics. En outre, les augmentations tarifaires réduisent la compréhension des passagers et du grand public pour les

augmentations de salaire du personnel. Ainsi du point de vue du personnel, les hausses de tarif ne sont pas une solution.

- **Contre la stratégie ferroviaire et l'obtention du zéro net d'ici 2050**

Les économies dans le TRV sont une démarche erronée aussi bien du point de vue de la politique climatique que de celle des transports. Par leur acceptation de la Loi sur le climat et l'innovation, les citoyens suisses ont décidé la neutralité climatique d'ici 2050. Il ne sera pas possible d'atteindre cet objectif si l'on ne parvient pas à convaincre les gens d'utiliser les transports publics dans une grande proportion. Par sa décision d'économies, le Conseil fédéral travaille contre cet objectif. Il ne tient pas compte de la volonté du peuple suisse qui désire réduire massivement les émissions de CO2 d'ici 2050. Le Conseil fédéral sabote également, par sa décision d'économies, sa propre stratégie ferroviaire à long terme intitulée „Perspective RAIL 2050“, qui se concentre sur le TRV et le trafic d'agglomération pour un renforcement des transports publics, parce que c'est là que se trouve le plus grand potentiel de transfert. La décision du Conseil fédéral du 16.08.2023 de continuer l'extension du réseau ferroviaire se trouve en contradiction directe avec la décision d'économies de mars 2023. Pourquoi investir dans l'infrastructure si l'argent pour l'exploitation manque ?

- **Les mesures d'économie à court terme n'apportent rien**

Parce que la plus grande partie des coûts du TRV sont fixes pour les entreprises de transport, les mesures d'économie n'apportent aucun effet immédiat car il ne leur est possible d'économiser que sur quelques coûts variables.

- **Il n'y a pas urgence d'économiser au niveau des finances fédérales**

Le Conseil fédéral a fait en mars des pronostics de grands déficits structurels dès 2024, mais le résultat 2023 semble pour l'instant se porter bien mieux que les prévisions. Au lieu d'un déficit de CHF 4,8 milliards pour l'année en cours on pourrait afficher un déficit de seulement CHF 1,5 milliard. Comme le montrent les dernières années, les budgets ont toujours été établis de manière très pessimiste et les comptes ont été bien mieux bouclés qu'escompté. Selon l'USS, il en résulte en moyenne pour la période entre 2005 et 2021 une différence de CHF 2.6 milliards par année en-dessous du budget. Si l'on considère ce chiffre, les mesures d'allégement prévues par le Conseil fédéral de quelque 2 milliards de francs par année seraient ainsi déjà réalisées ! Il n'est donc pas nécessaire d'économiser encore dans le TRV.

Conclusion

En conclusion, le SEV considère que les coupes dans le TRV sont une mesure erronée pour les raisons suivantes:

- Détérioration des conditions de travail renforçant le manque de personnel qualifié
- A l'encontre de la stratégie ferroviaire et de la protection du climat
- Exercice d'économie insensé et sans effet
- Chicanerie idéologique