

Le trafic régional reposera sur de nouvelles bases



Un RER des CFF arrivant en vue de la gare de Lausanne. (KEYSTONE/LAURENT GILLIERON)

MOBILITÉ Le Conseil fédéral présente deux modèles de réforme du financement du transport régional de voyageurs. Les cantons restent prudents

BERNARD WUTHRICH, BERNE

🐦 @BdWuthrich

Le transport régional de voyageurs (TRV) coûte 2 milliards par an aux collectivités publiques et le mécanisme de commande et d'indemnisation n'est pas à l'abri d'abus, comme l'a démontré l'affaire CarPostal. Peut-on mieux faire? Le Conseil fédéral le pense. Il a mis mercredi deux variantes d'amélioration en consultation, dont l'une a sa faveur alors que l'autre est privilégiée par les cantons.

Selon l'Office fédéral des transports (OFT), 1425 lignes de TRV sont aujourd'hui commandées auprès de 114 entreprises. Or, il s'agit, aussi bien pour la commande que pour le financement, d'une prestation conjointe de la Confédération et des cantons. Le TRV est certes financé par les usagers via les abonnements et les billets. Mais cela ne représente que 51% des coûts. Comme le TRV est important dans un pays qui compte de nombreuses régions périphériques mais souffre d'un faible taux d'utilisation aux heures creuses, les collectivités publiques indemnisent le reste à raison de 23% pour la Confédération et 24% pour les cantons. Cela représente deux fois un milliard de francs, dont 650 millions sont destinés aux CFF.

Cela fait plusieurs années que les deux niveaux supérieurs de l'Etat envisagent de réformer ce système complexe et de désenchevêtrer les tâches de chacun. Les réflexions sont notamment nées des discussions qui ont entouré les programmes

d'économies mis en place par la Confédération ou certains cantons lors de la décennie écoulée. Lorsque l'un décide de réduire le subventionnement du trafic régional, la charge se répercute automatiquement sur le partenaire, qui peut être amené à réduire l'offre. Or, le TRV achemine tout de même 2,5 millions de passagers chaque jour vers le réseau grandes lignes, sur leur lieu de travail ou à destination de zones de loisirs ou d'achats.

Le Conseil fédéral propose de passer à l'action. Il met deux variantes en consultation, qui ont été prédiscutées avec les cantons et les entreprises de transport. La première vise à «optimiser» le système en vigueur en définissant de manière plus précise les critères de cofinancement et en imposant à tous les opérateurs des conventions d'objectifs. Celles-ci contiendront des impératifs d'efficacité et de qualité, ainsi qu'un mécanisme d'étalement des performances (benchmarking). Le financement continuera d'être assuré conjointement par la Confédération et les cantons. Ces derniers accordent leur préférence à cette variante, qui n'entraîne aucun désengagement fédéral.

Cela fait plusieurs années que les deux niveaux supérieurs de l'Etat envisagent de réformer ce système complexe

Le gouvernement privilégie l'autre option, dite de «séparation partielle». En résumé, les deux partenaires continuent de commander et de financer l'offre ferroviaire de transport régional, mais seuls les cantons ont la charge des lignes de bus. Cette solution offre plusieurs avantages. Elle laisse une plus grande marge de manœuvre aux cantons pour coupler les prestations des bus régionaux, dont seules 15% sont intercantoniales, et celles des bus locaux. Les lignes de bateaux ayant une vocation de transport public seraient elles aussi concernées. Avec cette variante, la Confédération continue de verser une indemnité forfaitaire. Sur la base des sommes versées pour les bus et les bateaux en 2017, celle-ci pourrait être de l'ordre de 300 millions par an.

Les cantons ne sont pas très enthousiastes. Certes, cette option permet une meilleure planification du financement à long terme. Mais la Confédération conserve la compétence de fixer des normes pour les services de bus, que les cantons doivent respecter. Par ailleurs, les pressions pour qu'une desserte ferroviaire déficitaire cofinancée par la Confédération soit remplacée par un service de bus à la charge des cantons pourraient s'accroître. Cela va dans le sens de ce que suggère le professeur Matthias Finger, de l'EPFL, dans son livre *Que faire des CFF?* et dans l'interview qu'il a donnée au *Temps*. Or, voici quelques années, les cantons avaient prévenu: la réforme du transport des voyageurs et le réexamen des tâches ne doivent pas «se traduire par un transfert massif du rail au bus» contre leur volonté. ■