



Genève, le 20 janvier 2021

Le Conseil d'Etat

6899-2020

Madame Simonetta Sommaruga,
Conseillère fédérale
Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC
3000 Berne

Concerne : crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025, réponse du canton de Genève

Madame la Conseillère fédérale,

Nous nous référons à votre courrier du 7 octobre 2020 concernant le sujet cité sous rubrique et vous remercions de nous avoir consultés pour cet objet d'importance. Nous avons pris connaissance de vos propositions, étayées de commentaires détaillés sur la situation du TRV en Suisse, et vous faisons part, par la présente, de la position du canton de Genève sur les différents points soulevés par cette consultation.

Le projet d'arrêté fédéral prévoit l'allocation d'un montant de 4'398 millions de francs au TRV pour les années 2022 à 2025, soit une augmentation de 387 millions de francs par rapport au précédent crédit d'engagement réduit de diverses coupes totalisant 93 millions de francs à ce jour.

Tout d'abord, notre canton exprime sa satisfaction de voir augmenter, sur le principe, les ressources de base allouées au TRV dans un contexte général de restrictions budgétaires et dans le contexte exceptionnel de la crise sanitaire du CoVid19 pour lequel la Confédération prévoit un soutien supplémentaire notable. Notre canton est conscient du fait que le taux de croissance de + 2 % du crédit, en moyenne annuelle, représente un signe d'importance donné au financement du développement des transports régionaux.

Au demeurant, notre canton réitère ci-après les commentaires et demandes transmis lors de la consultation préliminaire de mai 2020 auprès des offices cantonaux des transports, ayant constaté que ceux-ci n'ont pas été pris en considération lors de la rédaction de la consultation définitive.

- Malgré l'augmentation proposée, le canton de Genève constate que les fonds alloués demeurent insuffisants de 64 millions de francs au regard des besoins qui sont ressortis de votre enquête de 2019 auprès de 35 entreprises de TRV. Il rappelle également que

le développement des transports constitue, pour les cantons romands, un rattrapage de l'offre ferroviaire pour la région de Suisse actuellement la plus dynamique.

- Le plan proposé par l'OFT s'entend à prix stabilisés (après trois hausses successives du Service Direct) alors que les prévisions vont dans le sens d'un tarif plus avantageux pour la clientèle (offres CFF dégriffées, baisse du tarif nocturne, réduction du prix du sillon à répercuter, simplification des grilles tarifaires). Le risque est une surestimation des recettes futures des opérateurs induisant une sous-estimation dans ce plan de leurs besoins de crédit. A notre sens, l'OFT devrait ainsi tenir compte d'une situation tarifaire plus réaliste et effectuer une adaptation à la hausse des crédits annuels en lien avec une estimation chiffrée des prochaines baisses de recettes relatives à cette thématique.
- Le montant de 5 millions de francs annuels alloués à la recherche et à l'innovation semble nettement sous-estimé dans le contexte de la transition énergétique. La volonté de l'OFT de limiter les fonds à quelques projets-pilotes destinés à améliorer l'efficacité des transports publics ne nous semble pas adaptée à l'enjeu de cette thématique sur le plan national.
- Le plan mentionne la possibilité de financer l'achat de nouveaux matériels de bus électriques en lien avec les objectifs environnementaux. L'OFT ne s'estime cependant pas encore en mesure de définir les surcoûts à intégrer sur la période, étant dans l'attente d'un rapport d'étude à fournir au Parlement fédéral. Notre canton a d'ores et déjà demandé aux opérateurs de généraliser la traction électrique. Or, le basculement au mode électrique a un coût important, auquel s'ajoutera la perte pour les opérateurs de la rétrocession liée à l'impôt sur les huiles minérales. Nous sommes donc d'avis que la Confédération joue son rôle incitatif et alloue des fonds spécifiques pour l'acquisition de bus électriques. Cette demande est d'autant plus justifiée que le déplacement par bus représente un tiers du TRV et que le potentiel d'investissement est considérable. Les offres courantes ne permettront pas d'absorber cet effort particulier qui impactera déjà la période 2022-2025.
- Le rapport explicatif mentionne à plusieurs reprises la possibilité que les montants du crédit d'engagement sont susceptibles d'être revus à la baisse selon le budget de la Confédération, notamment pour les années 2024 et 2025. Ce constat, et les coupes déjà opérées sur le crédit d'engagement en cours, posent le problème de la prévisibilité et de la fiabilité des fonds fédéraux disponibles pour les cantons, objectifs principaux de l'outil du crédit quadriennal.
- Nous sommes conscients de la difficulté d'évaluer à ce jour l'impact à terme de la crise sanitaire due au Covid19, ce sujet n'étant pas intégré dans le crédit présenté. Comme cela est le cas pour l'année 2020, et le sera aussi en 2021, nous sommes également d'avis de traiter les éventuels futurs impacts financiers spécifiques à cette crise, tant pour le TRV que pour le trafic local, en dehors du crédit d'engagement quadriennal.
- Sur un plan plus spécifiquement cantonal, nos projets de développement d'offre ferroviaire nécessitent des subventions supplémentaires avec, par exemple, le renforcement de certaines cadences en heures creuses, le dimanche ou aux horaires extrêmes, un doublement des compositions notamment sur la ligne de Genève – La Plaine (se poursuivant sur France jusqu'à Bellegarde). Nous souhaiterions connaître l'intention de cofinancement de l'OFT sur ces projets de développement.

Au vu de ce qui précède et malgré le contexte particulier de la crise sanitaire, notre Conseil considère que le crédit d'engagement 2022-2025 proposé à 4'398 millions de francs est insuffisant sur l'ensemble des quatre ans et demande qu'il soit réévalué, notamment au regard des enjeux environnementaux à venir. Les transports régionaux sont un objet d'importance nationale dépassant largement la thématique du transport avec des intrications d'ordre économique, financier, social, touristique, ainsi qu'un lien fort avec les besoins de modernité et d'attractivité de notre pays.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

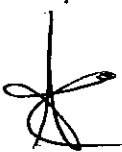
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti

La présidente :



Anne Emery-Torracinta

Copie à : M. Pierre-André Meyrat, Directeur suppléant, Division financement, OFT