



Genève, le 17 juillet 2019

**Le Conseil d'Etat**

3404-2019

Madame Simonetta Sommaruga  
Cheffe du département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
(DETEC)  
Palais fédéral Nord  
Kochergasse 10  
3003 Berne

**Concerne : Réforme du transport régional de voyageurs (modification de la loi sur le transport de voyageurs) : ouverture de la procédure de consultation**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous avons pris note que les fondements des deux variantes sont les mêmes et répondent aux objectifs de la réforme en question. Après une étude approfondie des avantages et inconvénients de chacune d'elles, le Canton est favorable à la mise en œuvre de la variante « Optimisation », qui répond mieux aux objectifs poursuivis.

En effet, nous souhaitons que la Confédération garde son rôle de garant de la cohérence et de la coordination des offres, ainsi que de leur financement aux échelons national et régional. La variante « Optimisation » maintient une forte implication de la Confédération dans le processus de planification et de commande des offres de bus et ferroviaires.

De plus, au regard de la taille de notre canton, il est indispensable de pouvoir continuer à compter sur l'expertise de l'Office fédéral des transports (OFT), afin de garantir un contrôle optimum des opérateurs. Nous craignons que l'instauration d'un forfait bus soit la première étape d'une réforme qui verrait l'extension du forfait au domaine ferroviaire, ce qui se traduirait par une grande inégalité de traitement envers les cantons qui sont actuellement en phase de rattrapage en matière de développement ferroviaire, à l'image de notre canton.

Vous trouverez, en annexe, la prise de position détaillée du Canton de Genève au travers des réponses figurant dans le catalogue de questions remis dans le cadre de cette consultation.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

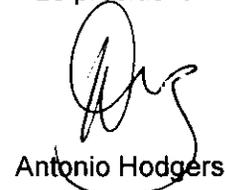
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti

Le président :



Antonio Hodgers

Annexe mentionnée



# Consultation réforme du TRV

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

## Catalogue de questions

Prise de position de: **République et Canton de Genève**

<input checked="" type="checkbox"/>	Cantons
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Associations faitières 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"><li><input type="checkbox"/> pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération</li><li><input type="checkbox"/> pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération</li><li><input type="checkbox"/> non indemnisées en vertu de la LTV</li></ul>
<input type="checkbox"/>	Communautés tarifaires
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur: Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève	

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

D'une façon générale, le Canton constate que le système actuel de commande du Trafic Régional Voyageurs (ci-après TRV) fonctionne à satisfaction, mais qu'il convient de l'améliorer dans la poursuite d'objectifs supplémentaires nécessaires à un meilleur pilotage par les commanditaires et à l'efficience accrue des opérateurs de la branche.

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

OUI  NON

Remarques:

Le Canton soutient l'ensemble des objectifs de la réforme, particulièrement ceux en lien avec la sécurisation à moyen terme du financement de la Confédération, la mise en cohérence à moyen et long termes de la planification des infrastructures et des offres de transport (moyens et échéances), l'introduction dans des conventions d'objectifs de mesures incitatives à la performance (système de benchmarking et de bonus-malus).

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

OUI  NON

Remarques:

La réforme apporte d'importantes avancées sur la majorité des objectifs poursuivis. Avec la poursuite souhaitée du système d'adjudication directe ayant pour corollaire des indemnités basées sur la seule couverture des coûts, il n'y a pas de réelle nouvelle incitation sur le sujet du traitement des bénéficiaires.

### 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 Canton est d'avis que le réseau national TRV, son financement et sa coordination sont clairement des tâches communes pour la Confédération et les cantons. Un transfert de la responsabilité de la commande aux seuls cantons irait à l'encontre du besoin de coordination des offres à l'échelle régionale et nationale, et aurait un impact fortement négatif sur les finances des cantons. Le Canton estime indispensable que l'engagement de la Confédération soit directement maintenu sur le TRV, tant pour le bus que pour le rail.

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

OUI  NON

Remarques:

Les deux variantes résiduelles formant la présente consultation sont l'aboutissement d'un processus analytique approfondi sur trois ans de tous les systèmes possibles

d'organisation et de financement du TRV. L'élimination des quatre autres variantes plus radicales initialement proposées, basée sur la pesée de leurs avantages et inconvénients respectifs, a été souhaitée par une très large majorité des organismes consultés. Dès lors, il semble inutile d'inclure à nouveau cette réflexion dans le projet de « Répartition des tâches II », dans la mesure en outre où les trois principes juridiques fondamentaux de la RPT (la subsidiarité, l'équivalence fiscale et l'autonomie organisationnelle et financière des cantons), sont respectés avec les deux variantes mises en consultation.

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:  
Le Canton soutient l'idée d'inclure les petits projets d'innovation dans les conventions d'objectifs signées avec les opérateurs, avec possibilité de les financer au travers des réserves constituées par ceux-ci. Il est également très favorable au principe du soutien direct de la Confédération, qui prévoit d'allouer annuellement, au travers du crédit d'engagement fédéral pour le TRV, une enveloppe de 5 millions de francs pour financer les grands projets d'innovation. La possibilité que des tiers participent financièrement à ces projets rencontre également l'approbation du Canton. Compte tenu de la rapidité des évolutions technologiques, le Canton estime toutefois le montant de cette enveloppe notablement insuffisant.

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:  
Avec la Réforme, le système actuel d'utilisation des excédents (article 36 de la LTV) est maintenu et ne constitue pas un effet incitatif supplémentaire. La possibilité nouvelle d'exiger des opérateurs une réserve supplémentaire à affectation obligatoire constitue plus un avantage pour les commanditaires qu'une mesure incitative pour les opérateurs.

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 où la Confédération ne financerait pas la totalité d'une offre sur une ligne, il ne semble pas y avoir de justifications pour renforcer des critères économiques.

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

OUI                       NON

Remarques:  
Le Canton est d'avis de créer un système national homogène de benchmarking pour autant qu'il soit différencié par mode, par type de lignes de transport, par contexte géographique et urbain, selon des caractéristiques qui resteront à définir. Compte tenu du

nombre et de la variété des transporteurs en Suisse, un système homogène et différencié permettra de challenger les performances d'opérateurs comparables et de mieux négocier les offres. L'impact financier pourrait être important pour les commanditaires et les opérateurs, dans la mesure où le benchmarking serait assorti d'un système de bonus-malus se référant à des critères de qualité objectivement mesurables, tels que la fiabilité, la ponctualité et la propreté. Les commanditaires pourraient alors être amenés à payer un bonus aux opérateurs si les objectifs fixés sont dépassés mais les opérateurs payeront une pénalité aux commanditaires si la valeur constatée est inférieure à la valeur fixée.

## B) Choix et conception des variantes

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

- Variante « optimisation »       Variante « séparation partielle »       Aucune

### Remarques:

Le Canton est favorable à la poursuite d'un engagement fort de la Confédération pour une commande toujours conjointe des offres du TRV. Il craint que l'acceptation de la variante « Séparation partielle » soit une étape vers l'extension du système de la contribution fédérale forfaitaire au domaine ferroviaire.

Par ailleurs, au regard de l'affaire « CarPostal », nous nous interrogeons sur la cohérence entre les conséquences, notamment financières, de la variante « Séparation partielle » et la décision annoncée récemment par l'OFT d'un contrôle renforcé des opérateurs par la Confédération.

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

- OUI       NON

### Si oui, lesquelles:

Augmenter sensiblement le montant affecté annuellement aux grands projets d'innovation dans le crédit d'engagement de la Confédération pour le TRV.

Mettre en place un benchmarking différencié ambitieux et efficace, tant au service des opérateurs que des commanditaires.

Modifier la répartition de l'utilisation des excédents à 50/50 entre la mise en réserve obligatoire et la libre disposition.

Modifier le plafond absolu de 25% à 15% ou 20% du chiffre d'affaire annuel.

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:

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

- OUI       NON

### Remarques:

Pour le Canton de Genève, l'engagement direct de la Confédération est le garant d'un bon fonctionnement du système du TRV. L'autonomie à laquelle il est fait allusion ne

représente pas un progrès pour les cantons, notamment sur le plan financier.

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

OUI

NON

**Remarques:**

L'engagement de la Confédération en tant que commanditaire et financeur direct de l'ensemble du TRV sur le moyen terme, avec une visibilité accrue de 4 + 4 ans (crédit d'engagement et intentions pour la période subséquente), représente le système le plus approprié. Par ailleurs, le système proposé d'indexation du forfait financier pour les bus, basé sur l'inflation et la croissance démographique, fait sens mais n'est pas favorable à un développement important des offres de bus (effet de seuil). Il prêterait les cantons qui sont en phase de rattrapage de leur offre de transport, comme le canton de Genève.

**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:**

Le Canton souhaite une efficace mise en concordance des échéances des conventions d'objectifs, des durées des concessions, des crédits d'engagement de la Confédération et des périodes de commandé.

Il sollicite par ailleurs d'avoir connaissance de la méthodologie de construction des taux nationaux utilisés par certains opérateurs dans leurs offres de transport, tels que les taux de coûts de structure ou de distribution, ces taux influençant fortement le coût des offres.