



## CONSEIL D'ETAT

Château cantonal  
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral  
Albert Rösti  
Chef du Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de l'énergie  
et de la communication  
Palais fédéral  
3003 Berne

*Par courriel : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)*

Réf. : 24\_COU\_687

Lausanne, le 2 octobre 2024

### **Réponse à la consultation fédérale Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'État vous remercie de l'avoir consulté sur le projet cité en titre et vous répond comme suit.

Le transport régional de voyageurs (TRV) revêt une importance systémique au niveau national, car il est mis en œuvre de manière coordonnée entre les différents réseaux de transport. La crise du COVID-19 a cependant montré que des offres de transport fiables sur l'ensemble du pays sont une condition importante pour que la société et l'économie puissent continuer à fonctionner.

Les moyens planifiés de la Confédération pour cette période sont, certes, en hausse par rapport au budget 2025 de la Confédération, mais ils demeurent clairement insuffisants pour répondre aux enjeux climatiques et aux exigences de qualité et de sécurité. Ils ne remplissent ainsi pas l'ambition pourtant exprimée par le Conseil fédéral de vouloir pérenniser des transports publics régionaux attractifs ; le montant proposé (CHF 3'496.- millions) ne couvre d'ailleurs pas les besoins évalués par l'Office fédéral des transports (CHF 3'849.- millions), ceci même avant renchérissement (CHF 3'813 millions).

En effet, les moyens d'exploitation subissent des exigences de plus en plus accrues en termes d'accessibilité, de qualité, de durabilité ou de sécurité ; le renouvellement de leurs composants devient plus fréquent, ce qui grève fortement les coûts de production. En outre, l'Horaire Romandie 2025 provoque des besoins financiers supplémentaires structurels. Les entreprises de transport public n'ont pas la capacité de compenser des surcoûts sans réduire l'offre de transport, ni les usagers à travers des mesures tarifaires rédhibitoires qui risqueraient de mettre en péril l'accessibilité financière des transports publics.

Le sondage effectué par l'Office fédéral des transports a été réalisé avant que les réelles conséquences de l'inflation ne soient prises en compte dans les coûts d'acquisition des moyens d'exploitation. À l'exemple de ce qui se passe sur le canton de Vaud, le renchérissement subi par les entreprises de transport public sur les chantiers (dépôts, mais également chez les gestionnaires d'infrastructure) ou sur l'acquisition de nouveaux véhicules dépasse amplement la simple évolution de l'indice des prix à la consommation ; la hausse des taux d'intérêts et des matériaux, la meilleure prise en compte de la durabilité et de la décarbonation dans la construction des bâtiments, ainsi que la situation de quasi-monopole sur le marché de la fourniture de matériels ferroviaires ou routiers à propulsion électrique y participent indéniablement. La Confédération ne peut pas ignorer cette situation de cherté et une simple majoration de 1% annuelle au titre de renchérissement n'est pas suffisante pour le crédit d'engagement.

En termes de sauts d'offres, la Confédération annonce également des projets de développement sous chiffre 2.1.1 du rapport explicatif, issus du sondage auprès des principales entreprises ; ceci sous-entendrait que la Confédération les cofinancerait selon sa part légale (50% en moyenne). Toutefois, par rapport au Budget 2025, lequel a déjà subi une coupe budgétaire linéaire, la hausse des indemnités de la Confédération n'augmente que de 1,8% en moyenne par année, alors que cette dernière est censée financer sa part (50%) à la pérennisation des prestations actuelles, aux aménagements d'offres identifiés et aux coûts subséquents liés à l'acquisition des moyens d'exploitation déjà engagés. Cela équivaldrait ainsi à faire peser sur les cantons (report de charges et report des aménagements), les usagers (hausse tarifaire) et les entreprises de transport public (efficacité sur les coûts irréaliste sans modifier l'offre de transport) la majorité des conséquences financières liées au développement des prestations du TRV - corrigée du renchérissement. En d'autres termes, la Confédération annonce dans son rapport explicatif des projets de développement dont la plupart, dans les faits, ne pourra pas être cofinancée avec le cadre financier qu'elle propose. Dès lors, le crédit d'engagement doit pouvoir compter sur une marge de manœuvre pour les divers et imprévus, par exemple pour compenser l'inflation, les engagements sociaux des entreprises de transport public, la hausse de l'impôt préalable non récupérable ou la redevance du prix du sillon.

Fort de ce qui précède, le Conseil d'État considère que le crédit d'engagement TRV pour la période 2026-2028 proposé est insuffisant pour répondre aux besoins financiers futurs. Ce crédit d'engagement doit ainsi être augmenté de CHF 190 millions pour le porter à CHF 3'686 millions. D'autre part, le Conseil d'État s'oppose à toute réduction budgétaire et donc de report de charges de la part de la Confédération durant cette période.

Pour conclure, il est rappelé que le Canton de Vaud soutient le développement des transports publics attractifs et abordables sur son territoire et en connexion avec les régions voisines, comme bien d'autres cantons. Il a démontré sa forte volonté à rattraper un certain retard en termes de niveau d'offre, en libérant les ressources budgétaires nécessaires à cet effet pour financer des aménagements continus et ciblés. Il compte renforcer encore ses dispositions afin de réduire durablement les émissions de gaz à effet de serre sur son territoire. L'établissement d'un Plan climat cantonal constitue un objectif du programme de législature du Conseil d'État et repose sur la nécessité, pour le Canton, d'assumer sa responsabilité climatique. L'élaboration de ce plan s'inscrit dans le prolongement de la politique climatique fédérale.

Dès lors, les projets d'aménagements de l'offre de transport ne doivent en aucun cas être reportés et il apparaît inconcevable que la Confédération ne s'engage à ses côtés pour rechercher des solutions de financement pérennes et volontaristes, en adéquation avec les défis de la politique des transports et des enjeux climatiques.

Tout en vous remerciant de l'attention portée à notre réponse, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER



Michel Staffoni

**Copies**

- OAE
- DCIRH
- DGMR