
LE FINANCEMENT RESTE LA QUESTION-CLE POUR L'AVENIR DES TRANSPORTS PUBLICS

*Dr. Peter Vollmer, Directeur UTP
Assemblée générale UTP
Montreux, 26 août 2004*

Chers membres de l'UTP,

Chers invités,

Mesdames, Messieurs,

Dans son discours d'ouverture, notre président Walter Herrmann a qualifié notre branche et, avec elle l'UTP, de « prête pour l'avenir ».

En fait, je préférerais parler aujourd'hui de l'atmosphère dans la branche, d'innovations et de succès, comme par exemple

- ch-direct, nouvelle formule, qui devrait fonctionner à l'avenir non plus sous la tutelle des CFF mais sous la direction de l'UTP ;
- la coopération fructueuse entre toutes les ET concernant le bond en avant que représente Rail 2000 du 12 décembre prochain;
- les grandes réalisations de la nouvelle orientation de la formation et de la formation continue dans les TP;
- Etc.

Mais justement ce qui a une grande importance comme opération isolée, qui exige et mérite toute notre attention, est relativisé en comparaison des défis actuels concernant la question du financement.

En effet, les deniers publics sont et restent ce qu'on pourrait appeler l'oxygène nécessaire à la survie et à la croissance des TP, et ceci malgré tous nos efforts d'entrepreneur et d'orientation vers la concurrence.

Ne me comprenez pas mal : Dieu sait si les transports publics ne s'orientent pas d'après les deniers publics, mais toujours et plus encore d'après le client.

Et me voilà à nouveau face au devoir de concentrer mes réflexions sur la question actuelle du financement des TP.

Lorsque je me suis essayé – de manière un peu plus détaillée- voici deux ans à ce thème, je ne pensais pas, à l'époque, que ce sujet dominerait à ce point notre emploi du temps.

Entre-temps notre vocabulaire s'est également enrichi de nouveaux termes, indépendamment de la nouvelle réforme de l'orthographe : programmes d'allègement 03 et 04, FINIS (titre de travail du concept adapté de financement FTP).

Lors des discussions au sujet de la réduction des contributions accordées aux TP, on pourrait croire qu'il s'agit simplement de soutenir une branche qui n'a pas encore réussi à tenir toute seule sur ses propres jambes.

Non ! Si les pouvoirs publics co-financent les TP, ce n'est pas par sympathie, mais parce que seul leur renforcement permettra non seulement de réaliser des objectifs de politique des transports, d'écologie, de socio-politique, de politique régionale et touristique mais également – et de plus en plus- des objectifs importants du développement économique suisse.

C'est ainsi que nous définissons également notre titre de « Service public ».

Les arguments clairement empreints de bon sens nous assurent, plus le temps passe, de moins en moins les moyens nécessaires.

Car, dans l'intervalle, nous sommes devenus un des postes les plus lourds du budget. Mais il ne s'agit plus d'un poste à risque, ce que l'on pouvait encore affirmer dans la révision de la loi sur les chemins de fer en 1997 ou la réforme des chemins de fer 1.

De plus, la bataille pour la répartition des finances fédérales fait rage, plus que jamais.

Il y a des domaines de dépenses (par exemple dans le domaine des assurances sociales) dans lesquels on peut dire que la croissance des dépenses est co-déterminée par la démo-

graphie. Ceci conduit fatalement à une véritable compétition vis-à-vis des autres domaines d'activités.

Qui veut survivre dans une telle situation a besoin de réseaux solides !

La collaboration avec les cantons et les villes qui nous soutiennent naturellement, compte tenu de leur intérêt fondamental, se trouve toujours au premier plan. Le respect envers les cantons a augmenté, comme vous le confirmera sans aucun doute M. le Conseiller fédéral Leuenberger dans son allocution.

En novembre, nous serons amené à nous rendre aux urnes pour une votation importante pour la Confédération sur la nouvelle péréquation financière. Il ne serait pas très sage de la part du Conseil fédéral de trop choquer les cantons avec le programme d'allègement.

Cette situation est, il faut le dire, pas trop mauvaise pour nous.

Ce qui avait été essayé l'an passé a fonctionné pour la première fois cet été: la présence commune d'une alliance du trafic.

Libres de préjugés, le trafic individuel, les transports publics et l'industrie, la construction et l'industrie ferroviaire ont, dans une prise de position commune, communiqué leur mécontentement sur les sacrifices disproportionnés du trafic dans l'ancien et l'actuel programme d'allègement.

Et selon la loi de la géométrie variable, j'en conclus que les TP devront manifester -et gagner- avec le secteur de l'agriculture contre la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales.

Cette journée tombe à point pour tirer un premier bilan sur les exigences de la politique financière et de nous positionner clairement pour le processus politique qui nous attend.

Fait notoire, le Conseil fédéral a adopté la semaine passée son message de planification pour le programme d'allègement 04.

Il n'est pas étonnant que le Conseil fédéral ait fait bouger les choses dans le domaine des TP : faire bouger les gens constitue l'une des tâches centrales des TP.

La solution choisie à cet effet avec la prise en considération anticipée d'un nouveau fonds d'infrastructure, appelé « dopo avanti » et la comptabilisation de l'affectation de moyens du FTP (je me permets de le formuler crûment) aux finances fédérales générales lors du programme d'allègement de l'année dernière mérite notre respect. La comptabilisation de prestations d'économies permettra au DETEC, dès 2008, de limiter le délai de réduction des fonds alloués au TRV aux années 2006 et 2007.

Malgré les réductions supplémentaires dans la construction des routes nationales, la route peut compter avec « dopo avanti » sur des jours meilleurs.

Il n'est pas facile, pour les profanes, de garder une vue d'ensemble de la situation et de comprendre les relations concrètes et les effets des différentes propositions.

Ce n'est pas un hasard que notre lettre d'informations UTP soit devenue, dès la publication des premiers exemplaires au début juillet, un document particulièrement recherché des cantons et autres décideurs.

Nous avons essayé, par le biais d'un message clair et compréhensible discuté et étayé par le Comité, de saisir l'essentiel des requêtes des TP :

La réalisation directe des exigences conduirait inévitablement à une réduction massive de l'offre, réduction des liaisons, fermeture de lignes dans les régions périphériques. Avec toutes les conséquences qui en découlent pour la politique des transports, de l'environnement et du climat, de la place de formation suisse et pour la place suisse en général.

Le PA 03 avait pris pour cibles principales le financement FTP, le transfert du trafic et la convention sur les prestations CFF. Dans cet exercice difficile, le trafic régional voyageurs s'en est sorti à bon compte.

Qui réduit le trafic régional touche le talon d'Achille des transports publics : à nouveau il menace de s'effondrer.

La desserte de l'ensemble du territoire représente le cœur du système des TP suisses. La mise en réseau n'est pas seulement importante pour les clients mais constitue également la raison principale de sa popularité dans le pays.

Les nouvelles conditions fixées par le Conseil fédéral pour l'indemnisation du TRV ont été adoucies, grâce au DETEC et au Conseiller fédéral Leuenberger, mais elles restent trop radicales.

Nous doutons du réalisme de la vision du Conseil fédéral selon laquelle les cantons pourraient ici compenser. Certes, les cantons recevront à l'avenir plus de moyens RPLP, mais dans de nombreux cas, ils se trouvent dans la même situation financière serrée que la Confédération.

Nous reconnaissons cette première étape, mais il ne faut pas en rester là !

Ce point a déjà été soulevé : la suppression totale pour les transports publics (et l'agriculture) du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales dès 2006 reste critique et inacceptable.

Ces 50 millions toucheraient, outre le domaine des bus, la navigation. A cela s'ajoutent, comme l'a déjà mentionné Walter Herrmann, des facteurs de surcoûts comme les régulations exagérées dans le domaine de l'équipement et de la sécurité et les nouvelles interprétations (il ne s'agit même pas de nouvelles dispositions !) des dispositions de la loi sur la durée du travail qui menacent effectivement de couler la navigation suisse.

Quelle contradiction : sous la bannière de la sécurité et des dispositions de protection, on édicte des prescriptions qui feront définitivement chavirer les bateaux.

Je pars du principe que M. le Conseiller fédéral va également toucher un mot sur ses intentions et celles, louables, du Conseil fédéral dans le domaine du trafic d'agglomération.

Un fonds d'infrastructure sera créé, dans une procédure accélérée et sans base constitutionnel (pour autant que la votation de cet automne sur les NLFA soit acceptée et que la politique du trafic d'agglomération de la Confédération soit ancrée au niveau des compétences) Il libérera les fonds (environ 350 millions de francs par année) déjà alloués au trafic d'agglomération dans le contre-projet Avanti pour des projets d'investissements, également des transports publics.

Ce projet est urgent et exige notre soutien.

Lundi prochain, la Commission des transports et du trafic du Conseil national va délibérer concrètement et pour la première fois des variantes proposées par le DETEC et probablement donner son feu vert.

Pourquoi mentionner ce point à ce moment de mon intervention ?

Parce qu'il contraste, de manière incompréhensible, avec les intentions du Conseil fédéral, vertement critiquées, concernant l'impôt sur les huiles minérales.

C'est justement le trafic urbain –assuré en grande partie grâce à des bus- qui serait massivement pénalisé par la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales.

D'une part la Confédération veut donner –à juste titre- un coup de main au trafic d'agglomération, d'autre part elle commence par augmenter les charges d'exploitation.

Mais comme je le disais, la question de l'impôt sur les huiles minérales ne figure pas dans les rubriques du DETEC mais du Département des finances.

En ce sens, nous sommes toujours très attentifs aux propos de Conseiller fédéral Merz :

Il a défendu son projet en affirmant que le Conseil fédéral ne désirait en aucun cas une réduction de l'offre des TP. On est parti du principe que la réduction des contributions (également dans le cas de l'impôt sur les huiles minérales) pouvait être facilement compensée par quelques rationalisations et fusions.

On peut facilement prouver que cette déduction repose sur une erreur de base. Juridiquement on la qualifierait – si on pouvait le faire – de nulle et non avenue.

Notre réponse est claire : la révision de la loi sur l'impôt sur les huiles minérales doit encore être supprimée !

La compensation nécessaire de ces suppressions entraînerait en moyenne une augmentation de 10% des indemnités aux entreprises de bus régionales ; j'en ai déjà esquissé les conséquences pour la navigation.

Et quiconque considère que l'on pourrait compenser cela avec une augmentation du prix des titres de transport se trompe complètement. L'élasticité des prix dans notre domaine est tellement faible que nous perdriions des clients en masse, ce qui détériorerait la répartition modale. Ceci ne peut pas être le but d'une politique durable.

La question d'une participation éventuelle de Monsieur Prix lors de ces calculs reste ouverte.

Je ne veux ici même pas parler des « pépins » que nous avons rencontré lors de l'augmentation des tarifs l'hiver dernier.

Dans le processus d'épuration à venir du PA 04, les cantons seront particulièrement mis à contribution. Jusqu'ici, ils ont bien joué le jeu.

Naturellement, j'espère que personne dans cette salle ne pense que les TP restent confortablement assis dans leur fauteuil et sont simplement intéressés au maintien du status quo.

Je n'ai pas besoin de vous expliquer cela, mais plutôt au grand public, à l'extérieur :

Nous avons planifié pour cet automne la publication d'un document qui montrera les dimensions économiques des changements dans les transports publics. Nous y prouverons l'importance accrue des TP pour la valeur ajoutée de la place suisse.

Vous recevrez aujourd'hui une brochure qui vous donne un aperçu des différents domaines dans lesquels notre branche a augmenté sa productivité.

Sur une période de dix ans, l'augmentation est de 50 pour-cent. Soit en moyenne 5 % par année. Qui peut faire aussi bien ?

Dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2, nous avons maintenant rapidement besoin – plutôt que d'une nouvelle explosion des régulations et des prescriptions de sécurité – d'améliorations supplémentaires, c'est-à-dire d'allègements des mécanismes de production et de financement.

Je ne veux pas non plus ici minimiser un potentiel de concentration dont l'existence n'est pas contestée. Il y a dans ce domaine encore beaucoup de choses à faire et celles-ci méritent notre soutien.

Cependant il ne faut pas oublier que « plus grand » ne veut pas nécessairement dire « meilleur marché », encore moins « rentable ».

La proximité du client et des marchés, des offres adaptées, flexibles taillées sur mesure pour la région sont rentables du point de vue de l'entreprise et économiquement. Sans parler du potentiel d'innovations.

Dans cette perspective, les personnes réunies dans cette salle connaissent suffisamment d'exemples pratiques.

La concurrence et les possibilités d'une notation (benchmark) sont également nécessaires. C'est à cet effet que nous voulons créer les bases pour des statistiques fiables.

Si nous devons autant parler de politique financière et de problèmes de financement des TP, c'est que l'avenir nous réserve de grands soucis. En effet, on ne constate actuellement aucun signal structurel d'une inversion de la tendance. Il est cependant certain que ces exercices permanents de sauvetage ne nous permettent que difficilement de modeler le futur:

Ce qui se dessine en accord avec les associations du trafic individuel comme solution devrait pouvoir être mis en place à moyen et à long terme comme modèle pour toutes les infrastructures des TP et si possible également pour le financement de l'infrastructure.

En d'autres termes un nouveau fonds pour l'ensemble du trafic (alimenté par exemple par cinq ou dix centimes prélevés au kilomètre, toute tractions confondues) dont l'utilisation serait orientée vers une solution de politique du trafic durable.

Pour terminer, j'aimerais remercier, Mesdames, Messieurs, tout d'abord mon équipe du Dählhölzliweg, le Comité directeur, le Comité, tous les autres organes de l'

UTP et tout naturellement vous, qui en tant que responsables des ET, membres amis, partenaires et hôtes, pour le soutien et la confiance que vous nous accordez.

Je vous remercie.