

Trafic régional des voyageurs

Résultats des audits de ces dernières années

L'essentiel en bref

Depuis un certain temps, le trafic régional voyageurs (TRV) doit faire face à d'importants défis. Des scandales comme celui de CarPostal SA ou récemment de BLS SA, ou encore des transports publics de Lucerne font sourciller et nuisent à la réputation des acteurs impliqués.

Ce métrarapport rassemble sous forme agrégée une sélection de résultats d'audits du Contrôle fédéral des finances (CDF), de la Révision de l'Office fédéral des transports (OFT) et de l'évaluation pour le compte de l'OFT. Plusieurs réflexions viennent le compléter. L'objectif est de mettre en évidence, par des thèmes concrets, les faiblesses systémiques et les opportunités non exploitées.

Possibilités d'amélioration: cinq propositions concrètes

Sans prétendre à l'exhaustivité, le CDF a identifié cinq potentiels d'amélioration à partir de ses résultats d'audits:

1. Dans de nombreux cas, les entreprises sont des organisations qui appartiennent à des établissements de droit public. Il existe souvent des dépendances entre les représentants des propriétaires et les commanditaires de prestations. Les prévisions de bénéfices des propriétaires ne sont pas compatibles avec les directives des commanditaires en matière de droit des subventions.
2. Les procédures de commande de prestations sont trop complexes et entraînent une lourde charge administrative. Elles suggèrent une fausse impression de précision, tout en laissant une grande marge d'interprétation et d'erreur.
3. Le sujet de la concurrence revient souvent dans les discussions sur les transports publics. La crise du coronavirus démontre cependant clairement que les pouvoirs publics assument les risques. Dans le système actuel, la concurrence réelle et la responsabilité entrepreneuriale font défaut dans la plupart des cas.
4. Le grand nombre de prestataires et l'absence simultanée de définition de standards limitent les possibilités d'économies d'échelle et maintiennent des structures en partie non rentables.
5. La transparence des coûts et des recettes est insuffisante. Cette complexité, combinée à la durée des processus d'offres jusqu'au décompte, entraîne des inexactitudes dans le calcul des coûts et est utilisée à tort comme argument pour relativiser les erreurs.

Le projet de réforme TRV actuel devrait permettre d'éliminer les faiblesses du système à l'aide de différentes mesures. La consultation s'est achevée au milieu de l'année 2020. Un message du Conseil fédéral doit être adressé au Parlement en 2021.

Le CDF estime que le présent projet de message ne répond pas de manière suffisante aux points faibles du système susmentionnés. Les solutions possibles sont connues. Ainsi, l'intégration du TRV dans la péréquation financière nationale, l'attribution de faisceaux de

lignes plutôt que de lignes individuelles ou l'indemnisation des lignes selon un calcul des coûts normatifs seraient envisageables. Il existe d'autres possibilités en encourageant la coopération entre les fournisseurs, en passant par des fusions et la standardisation des véhicules. Davantage d'adjudications dans le cadre d'appels d'offres pourraient stimuler la concurrence.

Un grand nombre de ces approches ont été examinées dans le cadre des travaux préparatoires du projet de message et certaines ont été abordées dans la procédure de consultation. Malheureusement, elles ont été rejetées en raison de l'absence de majorités politiques prévisibles.

Texte original en allemand