

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DFF
Madame Karin Keller-Sutter
Cheffe du Département et Conseillère
fédérale
Palais fédéral
Berne

Courriel : sarah.bochud@efv.admin.ch

Berne, le 6 février 2023

Modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) : financement durable des CFF. Consultation

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir.

1. Considérations générales

Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, considère que les CFF représente une offre fondamentale de service public pour la population, dont les personnes se rendant à leur travail, mais aussi pour l'économie. Dans ce sens, Travail.Suisse salue un projet de loi visant à stabiliser durablement la situation financière des CFF. Cela est nécessaire car, déjà avant la crise induite par le coronavirus, les CFF, malgré des résultats positifs, ont vu leur endettement net augmenter régulièrement du fait notamment d'investissements importants. L'amélioration continue de l'infrastructure ferroviaire continuera de mener à des investissements dans du nouveau matériel roulant et des installations d'entretien modernes dans les années à venir.

Puis, dans le contexte de la lutte contre l'épidémie, les CFF ont subi des pertes élevées dans le trafic grandes lignes, aggravant leur situation financière. Ils ne peuvent ainsi plus respecter l'objectif stratégique assigné par la Confédération en matière de plafond d'endettement net. Au vu des perspectives financières, il est peu probable que les CFF arrivent à résoudre ce problème dans les années à venir sans aide de leur propriétaire.

Pour Travail.Suisse, il est fondamental que les investissements dans les transports publics puissent être réalisés comme prévu et obtenir le soutien du monde politique. Des retards dans le développement de l'offre, faute de financement adéquat, auraient un impact négatif pour les places de

travail, pour l'économie et pour différentes régions du pays. C'est pourquoi, Travail.Suisse soutient en principe les différentes mesures proposées dans le contenu du projet (voir ci-après).

Enfin, Travail.Suisse se réjouit, dans un contexte plus large, que le modèle de coopération en transport grandes lignes (TGL) sera poursuivi durant la prochaine période de concession, c'est-à-dire à partir de décembre 2029, les CFF conservant ainsi la concession de TGL, tout en confiant au BLS et à la SOB l'exploitation de certaines lignes. On évite ainsi l'introduction du libre marché qui aurait eu des conséquences néfastes pour l'exploitation de l'infrastructure, l'entretien et le renouvellement du matériel roulant, les places de travail et aussi sur le financement durable des CFF.

2. Considérations sur le contenu du projet

2.1. Rappel du contenu en bref et position de Travail.Suisse sur les mesures proposées

Le projet de loi comprend :

- Une adaptation de la loi sur les CFF. Celle-ci prévoit de clarifier les instruments que la Confédération met à disposition pour le financement des CFF. Actuellement, cette dernière octroie des prêts de trésorerie aux CFF pour répondre à leurs besoins en financement. Or ces prêts conduisent à une augmentation de l'endettement de la Confédération en dehors du mécanisme du frein à l'endettement. Le projet prévoit qu'à partir d'un certain niveau d'endettement des CFF, la Confédération leur octroie uniquement des prêts budgétaires, qui eux respectent le frein à l'endettement. Ainsi le risque que ce mécanisme soit contourné est éliminé, et le Parlement aura la possibilité d'approuver les prêts dans le cadre du budget fédéral. De plus, le projet prévoit de fixer les autres instruments de financement à disposition des CFF.

Travail.Suisse peut soutenir cette adaptation légale. Le fait que le Parlement puisse approuver les prêts dans le cadre du budget fédéral renforce l'aspect démocratique du service public mais peut aussi représenter un obstacle supplémentaire (p. ex. insuffisance du remplacement du matériel roulant et réduction des dépenses dans d'autres domaines en raison de conditions plus strictes pour respecter le frein à l'endettement). Le fait que l'octroi uniquement de prêts budgétaires se fasse à partir d'un niveau d'endettement relativement élevé et qu'il n'interviendrait que dans quelques années au plus tôt, rend cette mesure plus acceptable. Il faut veiller à ce que le niveau d'endettement maximal des CFF soit fixé avant l'octroi de l'apport unique en capital d'un montant maximal de 1,25 milliard de francs. Dans une perspective globale du projet comprenant plusieurs mesures assurant le financement durable des CFF, Travail.Suisse peut soutenir cette adaptation légale.

- Pour mettre en œuvre la motion 22.3008, le Conseil fédéral propose un apport en capital unique pour réduire l'endettement net des CFF. Cet apport est calculé en fonction des pertes subies dans le trafic grandes lignes entre 2020 et 2022. Selon les estimations actuelles, le montant devrait s'élever à 1,25 milliard de francs au maximum.

Travail.Suisse soutient cette modification légale. Faute de quoi, les CFF ne parviendrait pas à ramener leur endettement net sous l'objectif fixé à l'horizon 2030, ce qui aurait comme conséquence une offre adaptée à la baisse, un renoncement à des investissements et à des ventes de valeurs patrimoniales. Il est juste que cet apport unique soit sollicité à titre de dépense

extraordinaire car les conséquences de l'épidémie de COVID-19 sur l'endettement net des CFF sont extraordinaires. Travail.Suisse a demandé dès le début de la pandémie une indemnisation pour les pertes dans le transport longue distance et se félicite de cette contribution unique.

- Pour assurer les liquidités du FIF, le projet prévoit une adaptation de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds. La Confédération a à sa disposition deux tiers du produit net de cette redevance. La modification légale prévoit que la totalité de cette part alimente le FIF aussi longtemps que les réserves de ce dernier n'atteignent pas un niveau suffisant (min. 300 millions).

Travail.Suisse soutient cette modification légale. En effet, la réduction nécessaire du prix du sillon pour une exploitation rentable aussi rapide du trafic grandes lignes entraîne des pertes de recettes au niveau de l'infrastructure de l'ordre de 1,7 milliard de francs pour la période 2023 à 2029 selon le rapport explicatif. Avec cette adaptation, le FIF disposera des ressources suffisantes pour l'exploitation, la maintenance et la qualité des infrastructures et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Cela permettra aussi de maintenir de bonnes conditions-cadres pour le service public dans le domaine des transports publics, ce qui aura des répercussions positives pour les places de travail et le fonctionnement économique.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Travail.Suisse



Adrian Wüthrich, président



Denis Torche, responsable du dossier service public