



## Message

**Relatif au projet de décision concernant l'octroi d'un crédit supplémentaire au Service de la mobilité du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement pour la prolongation de la couverture des déficits supplémentaires des entreprises de transport de voyageurs concessionnaires dus à la diminution des recettes liées à la pandémie de coronavirus (COVID-19) durant la période 2020-2021**

---

## Le Conseil d'Etat du Canton du Valais

au

### Grand Conseil

Madame la Présidente du Grand Conseil,  
Mesdames et Messieurs les Députés,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, par le présent message, le projet de décision relatif à la demande d'un crédit supplémentaire nécessaire afin de prolonger la couverture des déficits supplémentaires des entreprises de transport de voyageurs concessionnaires (ETC) dus à la diminution des recettes liées à la pandémie de COVID-19 durant l'année 2021 pour le transport régional de voyageurs (TRV) et le transport local et durant la période du 1er mars 2020 au 31 décembre 2021 en ce qui concerne le transport touristique.

#### 1. Généralités

Le présent message vise à permettre au Parlement de traiter l'objet pour lequel le Conseil d'Etat requiert une ratification de la décision qu'il a dû prendre en réponse à la pandémie de coronavirus (COVID-19), en matière de crédits supplémentaires dans le secteur des transports de voyageurs, soit pour le transport régional de voyageurs (TRV), le transport local et le transport touristique.

Avec la pandémie de COVID-19 qui s'est déclarée en Suisse en mars 2020 et les restrictions décidées par la Confédération et les cantons, la situation de départ des entreprises de transports publics a fondamentalement changé. D'une part, les autorités fédérales ont décidé que l'offre de transports publics régionaux devait être maintenue en Suisse malgré la pandémie, afin que l'ensemble du personnel soignant puisse continuer à bénéficier d'une offre illimitée. Il s'agissait également de garantir que les voyageurs puissent se répartir au mieux entre les différents moyens de transport et que les distances soient respectées au mieux. Mais en même temps, les autorités ont toujours conseillé à la population de rester chez elle et de se déplacer le moins possible via les transports publics.

Sur cette base, les ETC n'ont quasiment pas pu économiser de coûts, puisque la même offre de base devait être maintenue. D'autre part, le nombre de passagers

dans les transports publics a fortement chuté. Dans la phase initiale de 2020, ces baisses étaient en moyenne de 80% pour les entreprises de transport du canton du Valais. Durant les mois d'été, la situation s'est ensuite à nouveau améliorée, mais le niveau de l'année précédente n'a pas pu être atteint.

Depuis le début de la 2e vague en automne 2020, la fréquentation des transports publics a de nouveau fortement diminué, mais pas dans la même mesure qu'au printemps 2020. D'octobre 2020 à mars 2021, le nombre d'usagers était en moyenne inférieur d'environ 20 % à celui de la même période de l'année précédente.

En automne 2020, le Parlement fédéral a décidé, avec l'adaptation de l'article 28 sur le transport de voyageurs (LTV), que la Confédération, sous réserve de la participation des cantons, indemniserait les entreprises pour l'année 2020 des pertes supplémentaires.

En ce qui concerne la couverture des déficits supplémentaires en 2021, par décision du 17 décembre 2021, le Parlement a adopté la modification de la LTV visant à prolonger le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19 par la législation spéciale COVID-19. Cependant, cela nécessite également des moyens supplémentaires de la part des cantons, qui ne peuvent pas être financés par le budget ordinaire initial de 2022.

## **2. Bases légales**

Article 21 de la loi sur la gestion et les finances du canton et leur contrôle du 24 juin 1980 et article 11 de l'ordonnance sur les finances du 29 juin 2005.

Article 5 de la Loi sur les transports publics du canton du Valais (LTP) du 28 septembre 1998.

Articles 28, 30 et 36 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV) du 20 mars 2009.

### **Principe pour tous les secteurs selon annexe de la lettre de l'OFT du 22 décembre 2021 (Examen des comptes annuels 2021)**

Selon l'art. 2 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV), les entreprises peuvent obtenir des indemnités et des aides financières selon les art. 28 à 31c de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) si elles transportent des personnes [...] sur la base d'une concession conformément à l'art. 6 LTV, d'une autorisation conformément à l'art. 8 LTV ou d'une convention internationale. Cette exigence s'applique également aux nouvelles dispositions de la LTV suite à la crise du COVID-19 (art. 28, al. 1bis, art. 28, al. 2bis, art. 28a, art. 28b LTV).

En vertu de l'art. 28, al. 1bis (pour le TRV) et 2bis (pour le transport local), LTV, l'indemnité est basée sur les comptes de résultats par ligne (CRL) de l'entreprise. Dans le cas des services touristiques, il n'est pas nécessaire de disposer de CRL détaillés.

Les demandes de soutien financier peuvent donc être soumises par les entreprises concessionnaires qui déclarent les pertes liées au COVID-19 dans leurs CRL. Si le risque sur les recettes est supporté par des tiers, notamment par les commanditaires, la nécessité de soutenir financièrement les concessionnaires n'est pas donnée.

### **3. Justification du besoin**

En raison de la prolongation de la législation COVID-19 de la Confédération, spécialement adaptée à la pandémie, l'Etat du Valais doit verser sa part selon la clé de répartition ordinaire pour la couverture du déficit du TRV aussi pour 2021. Pour l'année 2021 également, les prestations fournies par les ETC correspondent au volume d'horaire conclu dans les conventions d'offres entre la Confédération, le canton et les ETC. En raison de la pandémie, le mandat public qui y est lié entraîne inévitablement des déficits supplémentaires liés à la diminution des recettes des voyageurs. En ce qui concerne les indemnités supplémentaires à financer par le canton du Valais, les réserves restantes seront préalablement déduites conformément à l'art. 36 LTV.

### **4. Urgence de la dépense**

Les prestations sont exécutées par les ETC conformément à la convention depuis le changement d'horaire 2021 en décembre 2020. Les coûts sont restés plus ou moins stables. Les recettes prévues ne pouvaient toutefois pas être atteintes en raison de restrictions très diverses telles que l'interdiction partielle d'entrée de touristes étrangers, l'obligation de travailler à domicile, etc. Les moyens supplémentaires sont nécessaires pour que les ETC puissent maintenir leur activité et faire face à leurs obligations, notamment vis-à-vis de leurs collaborateurs.

### **5. Imprévisibilité de la dépense**

La pandémie COVID-19 et ses conséquences sur la demande de transports publics, principalement en raison des diverses décisions prises par les autorités et par des phases prolongées, n'étaient pas prévisibles.

### **6. Nature et montant estimé des dépenses**

#### **a) Pour le TRV (2021) :**

Pour le canton du Valais, la participation aux déficits du trafic régional de voyageurs (TRV) s'élève à 37 %. La Confédération finance 63 % du déficit total. En moyenne, dans tous les cantons, la Confédération paie une part de 50 %. Conformément à la loi sur les transports publics, les communes du canton du Valais participent à hauteur de 14 % à la part cantonale de 37 %.

La part cantonale totale des indemnités supplémentaires se monte à CHF 5'240'000.- en 2021. Il s'agit d'indemnités supplémentaires à verser aux ETC du canton du

Valais, dont les recettes de transport ont fortement diminué en raison de la pandémie COVID-19. Les indemnités calculées dans le budget 2021 correspondaient aux offres initiales des ETC, qui avaient été soumises avant le début de la pandémie.

Répartition TRV	Part en CHF
Part de la Confédération (63%)	8'900'000
<b>Part cantonale (37%)</b> (dont 14% est refacturé aux communes)	<b>5'240'000</b> (733'600)
<i>Total</i>	<i>14'140'000</i>

#### b) Pour le transport local (2021) :

La part cantonale totale de la demande d'indemnisation supplémentaire de l'offre de trafic local durant l'année 2021 se monte à CHF 240'000.-, soit à un tiers du déficit à couvrir (1/3 la Confédération et 1/3 à la charge des communes concernées).

Répartition transport local	Part en CHF
Part de la Confédération (1/3)	240'000
<b>Part cantonale (1/3)</b>	<b>240'000</b>
Part des communes concernées (1/3)	240'000
<i>Total</i>	<i>720'000</i>

#### c) Pour le transport touristique (01.03.2020 au 31.12.2021) :

La part cantonale totale du soutien financier du transport touristique durant la période du 1er mars 2020 au 31 décembre 2021 se monte provisoirement à CHF 28'750'000.-. Ce montant permet de soutenir 18 entreprises répondant aux critères de l'art. 28a LTV (modifié le 17 décembre 2021 par le Parlement fédéral).

L'aide financière fédérale s'élève à 80% du soutien cantonal.

Répartition transport touristique	Part en CHF
Part de la Confédération	23'000'000
<b>Part cantonale</b>	<b>28'750'000</b>
<i>Total</i>	<i>51'750'000</i>

#### Discussion en cours au niveau des cantons

Vu les montants importants des différentes demandes reçues, plusieurs cantons, en collaboration avec l'OFT, réfléchissent à une éventuelle adaptation des critères de la méthode de calcul décidée par le Parlement fédéral et définie dans l'art. 28a LTV. Il est évalué la possibilité d'octroyer un soutien ne dépassant pas les résultats obtenus pour les années 2020 et 2021, les exercices ayant en général été meilleurs

qu'initialement prévus. L'approche évaluée par ces cantons se rapprocherait des méthodes de calcul des cas de rigueur utilisées dans d'autres branches (aide allant de 15 à 25% des pertes du chiffre d'affaires ou plafonnée selon les cas de rigueur).

A noter que si tous les cantons n'adhèrent pas aux critères adoptés par le Parlement fédéral ou à une autre méthode de calcul commune, cela engendrerait une disparité de traitement au niveau national des entreprises de transport touristique. Dans le cas où l'ensemble des cantons suisses devaient s'entendre sur une méthode de calcul différente de celle définie par le Parlement fédéral, les montants seraient inférieurs au crédit total de la présente décision. En cela, il s'agit d'un montant plafond comme le calcul des montants de la présente décision applique les critères définis par le Parlement fédéral.

## **7. Rubriques budgétaires**

Les participations ordinaires aux coûts du TRV et du transport local selon les conventions conclues entre la Confédération, le canton du Valais et les ETC ont été payées via le budget ordinaire 2021 dans la rubrique 36 du Service de la mobilité. Les déficits supplémentaires dus à la diminution des recettes des ETC seront financés par le crédit supplémentaire décrit ici dans la même rubrique y compris pour le transport touristique.

Aucune compensation n'est requise pour ce crédit, qui peut au besoin être couvert par un prélèvement sur la réserve de politique budgétaire.

## **8. Synthèse et remarques finales**

Le Service de la mobilité sollicite pour l'année 2022 un crédit supplémentaire totale de **CHF 34'230'000.-**. Ce crédit supplémentaire sert à couvrir les déficits dus à la diminution des recettes liées à COVID-19 pour le transport régional de voyageurs (TRV), le transport local et le transport touristique.

<b>Type de transport</b>	<b>Part du Canton du Valais en CHF</b>
Transport régional de voyageurs (TRV)	5'240'000
Transport local	240'000
Transport touristique	28'750'000
<b>Total</b>	<b>34'230'000</b>

En espérant que le Grand Conseil approuvera le projet d'arrêté que nous lui soumettons par le présent message, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, l'expression de notre considération distinguée.

Sion, le

Le président du Conseil d'Etat: Roberto Schmidt  
Le chancelier d'Etat: Philipp Spörri

Annexe : Lettre OFT Examen des comptes annuels 2021



3003 Berne

POST CH AG

OFT ; stw

## Envoi par courriel

Aux entreprises qui reçoivent des indemnités, des contributions ou des prêts en vertu de la loi sur les chemins de fer ou de la loi sur le transport de voyageurs

Aux services cantonaux des transports publics

Référence : BAV-314.11-9

Événement administratif :

Votre référence :

Ittigen, le 22 décembre 2021

## Examen des comptes annuels 2021 sur la base de l'art. 37 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV)

Mesdames, Messieurs,

Les entreprises qui ont reçu des contributions ou des prêts des pouvoirs publics doivent soumettre à l'Office fédéral des transports (OFT) leurs comptes annuels, accompagnés des pièces justificatives pertinentes. Par le présent courrier, nous vous informons du déroulement de l'examen des comptes annuels 2021.

### Base juridique et autres références

La vérification des comptes annuels sous l'angle du droit des subventions se fonde sur l'art. 37 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) et sur

- la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101),
- l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; RS 742.221)
- l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV ; RS 745.16) ;
- l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF ; RS 742.120).

### 1. Examen sous l'angle du droit des subventions

#### 1.1 Controlling

À l'OFT, les sections Réseau ferré et Trafic voyageurs vérifient ponctuellement et en fonction des risques dans le cadre de leur activité de *controlling* si les comptes annuels respectent les prescriptions légales et les conventions sur les contributions et les prêts des pouvoirs publics fondées sur ces

Office fédéral des transports OFT  
Wolfgang Steiner  
3003 Berne  
Siège : Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen  
Tél. +41 58 462 58 17, Fax +41 58 462 59 87  
wolfgang.steiner@bav.admin.ch  
<https://www.bav.admin.ch/>



prescriptions. L'OFT vérifie en particulier que les indemnités, les aides financières, les amortissements et les réserves spéciales soient comptabilisés correctement. Partant du compte des coûts, il compare les chiffres prévisionnels et effectifs des secteurs Transport régional de voyageurs (TRV) et Infrastructure. Il vérifie que les entreprises ferroviaires attestent séparément le secteur Infrastructure et les autres domaines dans le bilan. Cette vérification complète celle de l'organe de révision des entreprises.

## 1.2 Respect des principes du droit des subventions : compléments relatifs à la partie "système de contrôle interne" (SCI)

Dans leur déclaration concernant le respect des principes du droit des subventions, les responsables des entreprises doivent confirmer, entre autres, qu'un système de contrôle interne (SCI) pertinent pour les subventions est en place. Certains éléments du SCI sont en outre examinés conformément à la directive "Audit spécial des subventions". C'est pourquoi il est important que les exigences auxquelles doit satisfaire le SCI soient connues et que les éventuels défauts constatés lors de l'audit spécial des subventions soient éliminés rapidement. Ci-après, nous répondons à quelques questions relatives au SCI qui ont été posées plusieurs fois à l'OFT :

- **Quels sont les buts du SCI ?** Le SCI doit permettre une gestion réglementaire et efficace des affaires et protéger le patrimoine commercial. Il sert à assurer le respect des prescriptions légales, réglementaires et du droit de la surveillance. Il se rapporte ainsi aux processus les plus divers des entreprises de transport, comme par exemple de comptabilité financière, de comptabilité analytique ou relatifs à la procédure de l'offre.
- **Toutes les entreprises doivent-elles avoir un SCI ?** L'OFT attend de toutes les entreprises qui perçoivent des subventions qu'elles disposent d'un SCI adéquat ; le conseil d'administration est responsable de la mise en place.
- **Comment un SCI doit-il être structuré ?** Le SCI doit être adapté à la taille, au degré de complexité et au profil de risque de l'entreprise. Il incombe au conseil d'administration de trouver la juste mesure pour les activités de contrôle internes et d'identifier les principaux processus et contrôles du SCI. Ce dernier doit toujours être documenté afin qu'il puisse être évalué.
- **Comment réaliser un SCI à petite échelle ?** Le SCI peut être limité à quelques processus et contrôles et être très simple. Les contrôles indépendants sont souvent délicats lorsqu'il s'agit de travaux effectués par une seule personne. Dans ces cas, il faut des contrôles sur plusieurs échelons hiérarchiques, c'est-à-dire que la direction de l'entreprise doit contrôler les collaborateurs ou vice-versa.

## 1.3 Audit spécial des subventions

L'impression générale qui se dégage de la première série d'audits spéciaux sur l'ensemble du territoire est positive. La qualité de l'audit spécial et des rapports peut encore être améliorée ponctuellement. C'est pourquoi nous vous prions de traiter les points suivants avec votre organe de révision :

- Nous avons constaté à plusieurs reprises que le contenu des rapports ne couvrait pas toutes les exigences selon la directive de l'OFT ou que des estimations n'étaient pas précises.
- Dans le domaine de la planification pluriannuelle pour fixer les dominantes de l'audit, l'auditeur doit procéder à une évaluation des risques différenciée et dresser un plan pluriannuel sur cette base.
- Les procédures d'audit et les estimations concernant les conflits d'intérêts étaient fausses ou incomplètes dans plusieurs cas. Elles ne doivent pas se rapporter uniquement au conseil d'administration mais aussi à la direction de l'entreprise. Contrairement à l'avis de certains auditeurs, les petites entreprises doivent, elles aussi, disposer d'une sensibilisation et de processus appropriés pour identifier et traiter les conflits d'intérêt.
- Nous remarquons que les honoraires pour les audits spéciaux des subventions sont parfois élevés par rapport à ceux d'un contrôle des comptes légal. Afin d'éviter un subventionnement croisé, nous recommandons de réunir ces prestations dans une seule mise au concours.

## 2. Entreprises signataires d'une convention sur les prestations (CP)

Le rapport annuel 2021 est soumis via l'interface web de données infrastructurelles (WDI) au plus tard le 30 avril 2022. Toutefois, les comptes annuels ne doivent être soumis à l'examen qu'après les décisions des organes de la société, ce qui est souvent postérieur au 30 avril. Afin d'assurer que dans la WDI, les données du rapport annuel 2021 correspondent aux chiffres des comptes annuels, elles doivent être harmonisées avec les comptes annuels révisés. Par ailleurs, les comptes annuels révisés doivent être chargés dans la WDI en annexe du rapport annuel. Si la révision est prévue après le 30 avril 2021, nous vous demandons de bien vouloir nous contacter.

## 3. COVID-19

Par décision du 17 décembre 2021, le Parlement a adopté la modification de la LTV visant à prolonger le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19. Vous trouverez les informations et les règles pertinentes pour la mise en œuvre annexées à la présente lettre.

L'annexe est publiée sur le site Internet de l'OFT ([Contrôle sous l'angle du droit des subventions, art. 37 LTV](#)).

Nous demandons aux cantons de transmettre les informations nécessaires sur la procédure et le contenu des demandes aux entreprises de trafic local et touristique.

## 4. Indices effectifs 2021 Transport de voyageurs

Les indices effectifs du transport régional de voyageurs doivent être saisis via l'application web – indices TRV et transmis à l'OFT et aux cantons. Les entreprises dont l'exercice ne coïncide pas avec l'année civile présentent les indices effectifs pour la période de l'offre (année de l'horaire) et non pour l'exercice.

## 5. Recensement en vue du nouveau calcul du taux forfaitaire de la réduction de l'impôt préalable en raison de subventions

Les taux forfaitaires doivent être révisés périodiquement. Dans le cadre de l'échéancier convenu avec l'Administration fédérale des contributions, le taux de 3,4 %, valable jusqu'en 2023 y compris, sera examiné en 2022 sur la base des chiffres des comptes annuels 2021. Les entreprises sélectionnées pour le recensement partiel seront contactées par écrit séparément.

## 6. Délai de présentation des comptes annuels

Les documents nécessaires doivent être soumis à l'OFT et aux cantons par les entreprises selon l'art. 6 OCEC **au plus tard 30 jours après** l'approbation par l'Assemblée générale.

## 7. Documents et attestations à présenter

Les documents et les attestations énumérés à l'art. 6, al. 1 à 3, OCEC doivent être envoyés à l'OFT. Pour les entreprises qui demandent un soutien financier au titre du COVID-19, des attestations supplémentaires doivent être présentées (voir annexe COVID-19).

Selon l'art. 4, al. 4, OCEC, les entreprises qui perçoivent des indemnités, contributions ou prêts de la Confédération, et dont les indemnités visées à l'art. 28 LTV et les indemnités et prêts fixés dans les conventions sur les prestations conformément à l'art. 51 LCdF dépassent au total un million de francs par an pour l'infrastructure, doivent commander chaque année un audit spécial. L'OFT règle les détails de ces audits sous forme d'une directive disponible sur le lien suivant : [Directive audit spécial des subventions](#). Le rapport est adressé au mandant, qui peut le transmettre à l'OFT et aux cantons en même temps que les comptes annuels.

Pour vérifier l'exhaustivité de vos documents et attestations, veuillez utiliser la liste de contrôle ci-après : ([Contrôle sous l'angle du droit des subventions, art. 37 LTV](#)).

Veuillez soumettre vos comptes annuels et les documents et attestations associés selon la liste de contrôle à l'OFT sous forme électronique à l'adresse suivante :

e-mail : [subventionspruefung@bav.admin.ch](mailto:subventionspruefung@bav.admin.ch)

Les documents doivent être présentés en même temps aux cantons qui ont alloué des indemnités, des contributions ou des prêts.

## Informations

N'hésitez pas à nous contacter pour de plus amples informations :

Section Réseau ferré (infrastructure)  
[markus.frei@bav.admin.ch](mailto:markus.frei@bav.admin.ch) Tél : 058 462 57 96

Section Trafic voyageurs (TRV)  
[karin.salzmann@bav.admin.ch](mailto:karin.salzmann@bav.admin.ch) Tél : 058 469 39 11  
[wolfgang.steiner@bav.admin.ch](mailto:wolfgang.steiner@bav.admin.ch) Tél : 058 462 58 17

Mesures de soutien liées au COVID-19: [personenverkehr@bav.admin.ch](mailto:personenverkehr@bav.admin.ch)

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Office fédéral des transports

Peter Füglistaler  
Directeur

Pierre-André Meyrat  
Directeur suppléant

Annexes :

- Liste de contrôle des documents à soumettre pour l'examen sous l'angle du droit des subventions
- Liste de contrôle des documents à soumettre pour des aides COVID-19
- Modèle "Déclaration concernant le respect des principes du droit des subventions"

Copie avec annexes p. i. à :

- UTP, Dählhölzliweg 12, 3000 Berne 6, [ueli.stueckelberger@voev.ch](mailto:ueli.stueckelberger@voev.ch)
- CDCTP, Maison des cantons, Speichergasse 6, case postale, 3001 Berne, [mirjam.buetler@koev.ch](mailto:mirjam.buetler@koev.ch) / [markus.sieber@koev.ch](mailto:markus.sieber@koev.ch)
- EXPERTSuisse, Stauffacherstrasse 1, 8004 Zurich, [patrizia.pabst@expertsuisse.ch](mailto:patrizia.pabst@expertsuisse.ch)
- Alliance SwissPass, Länggassstrasse 7, 3012 Berne, [helmut.eichhorn@allianceswisspass.ch](mailto:helmut.eichhorn@allianceswisspass.ch)
- Administration fédérale des finances AFF, Bundesgasse 3, 3003 Berne, [frank.schley@efv.admin.ch](mailto:frank.schley@efv.admin.ch)

Interne par pointeur :

- FÜ, MEP, pv (tous), sn (tous), voj, rev, gv, mz, km

## Annexe Soutien COVID-19 en transport de voyageurs 2021

---

### 1. Principes pour tous les secteurs

#### Qui est bénéficiaire potentiel de l'aide et peut soumettre une demande ?

Selon l'art. 2 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)<sup>1</sup>, les entreprises peuvent obtenir des indemnités et des aides financières selon les art. 28 à 31c de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)<sup>2</sup> si elles transportent des personnes [...] sur la base d'une concession conformément à l'art. 6 LTV, d'une autorisation conformément à l'art. 8 LTV ou d'une convention internationale. Cette exigence s'applique également aux nouvelles dispositions de la LTV suite à la crise du COVID-19 (art. 28, al. 1<sup>bis</sup>, art. 28, al. 2<sup>bis</sup>, art. 28a, art. 28b LTV).

En vertu de l'art. 28, al. 1<sup>bis</sup> (pour le TRV) et 2<sup>bis</sup> (pour le transport local), LTV, l'indemnité est basée sur les comptes de résultats par ligne (CRL) de l'entreprise. Dans le cas des services touristiques, il n'est pas nécessaire de disposer de CRL détaillés.

Les demandes de soutien financier peuvent donc être soumises par les entreprises concessionnaires qui déclarent les pertes liées au COVID-19 dans leurs CRL. Si le risque sur les recettes est supporté par des tiers, notamment par les commanditaires, la nécessité de soutenir financièrement les concessionnaires n'est pas donnée.

#### À qui les demandes doivent-elles être adressées ?

*Demandes de couverture du déficit en TRV* : destinataires habituels des offres.

Les demandes doivent être présentées dans le cadre des offres 2023 (c.-à-d. d'ici au 30 avril 2022), simultanément à l'OFT et aux services cantonaux des transports publics.

*Transport local, transport touristique* : services compétents des cantons.

Pour les lignes du trafic local ainsi que pour les offres de transport touristique, les demandes sont à adresser aux cantons. Les cantons examinent les demandes et les transmettent ensuite à l'OFT avec une confirmation du soutien financier des cantons (adresse OFT : [personenverkehr@bav.admin.ch](mailto:personenverkehr@bav.admin.ch))

#### Sous quelle forme les demandes doivent-elles être présentées et que doivent-elles contenir ?

Les documents à présenter sont énumérés dans la liste de contrôle COVID-19 (CRL, confirmations et explications requises). Les demandes doivent être soumises à l'OFT sous forme électronique (par l'ET pour le TRV, par les cantons pour le transport local et les offres touristiques).

Les demandes de l'ET doivent être soumises avec une **signature légalement valable** dans tous les cas.

#### Procédure et échéancier

L'OFT doit évaluer d'ici à début juillet 2022 au plus tard si les fonds alloués par la Confédération suffisent à honorer toutes les demandes d'aides COVID-19. Vu l'expérience faite lors du traitement des demandes en 2020 et afin de simplifier le processus, l'OFT renonce aux demandes préalables.

Les ET dressent les demandes définitives sur la base des projets de comptes annuels vérifiés par leur

---

<sup>1</sup> RS 745.16

<sup>2</sup> RS 745.1

organe de révision et, si possible, approuvés par leur conseil d'administration.

Délai	TRV	Transport local	Offres touristiques
<b>Fin avril 2022</b>	En même temps que l'offre 2023, les ET communiquent à l'OFT et aux cantons les demandes de couverture de déficit 2021 (demandes définitives basées sur les projets de comptes annuels vérifiés par l'organe de révision et, si possible, approuvés par le conseil d'administration). <i>Remarque: les ET qui ne bouclent pas leurs comptes le 31 décembre fournissent une estimation du déficit à couvrir et indiquent quand les comptes annuels sont vérifiés par l'organe de révision et approuvés par le conseil d'administration.</i>	L'ET communique aux cantons le besoin estimé de soutien. <b><u>Si possible, les demandes définitives peuvent déjà être soumises.</u></b>	
<b>Fin mai 2022</b>	Examen des demandes par l'OFT et les cantons (exhaustivité, plausibilité)	Récapitulation par les cantons des besoins de soutien signalés pour le transport local et les offres touristiques puis communication à l'OFT. Les cantons font savoir à l'OFT s'ils disposent de ressources financières suffisantes et qui finance 2/3 des déficits en transport local.	
<b>Jusqu'à fin juin 2022</b>	Dans les 30 jours suivant l'assemblée générale, les ET soumettent à l'OFT et aux cantons les documents relatifs aux comptes annuels. <a href="mailto:subventionspruefung@bav.admin.ch">subventionspruefung@bav.admin.ch</a> Les ET indiquent s'il y a des écarts par rapport aux demandes présentées fin avril.	Les ET déposent leurs demandes de soutien financier auprès des cantons (si ce n'est pas déjà fait).	
<b>Début juillet</b>	L'OFT consolide le besoin total de couverture de déficit 2021 en TRV	L'OFT consolide le besoin total de soutien financier 2021 en transport local et pour les offres touristiques.	
<b>Jusqu'à fin août</b>	-	Les cantons soumettent les demandes vérifiées à l'OFT.	
<b>Jusqu'à la mi-octobre 2022</b>	-	Examen des demandes par l'OFT.	
<b>Automne 2022</b>	Conclusion des conventions de couverture des déficits 2021 et versement des contributions de soutien.	Conclusion des conventions de couverture des déficits 2021 et versement des contributions de soutien.	

### Soutien financier sous forme de contributions à fonds perdus

La Confédération accorde des contributions à fonds perdus pour couvrir le déficit. Les cantons ou éventuellement les communes apporteront également leur soutien financier sous forme de contributions à fonds perdus. L'octroi de prêts n'est pas envisagé.

### Renonciation à distribuer des dividendes

Les mesures de soutien prévues pour le TRV, le transport local et les offres touristiques présupposent une renonciation à distribuer des dividendes pour les exercices 2020, 2021 et 2022.

Précisions :

- La renonciation à distribuer des dividendes concerne toute l'entreprise et s'applique également aux bénéficiaires des activités annexes.
- La renonciation à distribuer des dividendes pour l'exercice 2021 doit être confirmée par écrit à

l'OFT après l'assemblée générale, ce qui, pour les entreprises dont les comptes sont contrôlés en vertu de l'art. 37 LTV, peut être fait au moment de la remise du procès-verbal définitif de l'assemblée générale en vertu de l'art. 6, al. 2, OCEC.

- Si des dividendes sont versés en 2022, l'aide fournie doit être remboursée.

### **Économies de coûts à réaliser**

Dans la lettre de l'OFT du 20 mars 2020 sur la crise du COVID-19, l'OFT a exprimé l'attente que les ET prennent toutes les mesures possibles pour réduire les coûts, notamment en renonçant aux dépenses qui ne sont pas obligatoires à court terme, comme la publicité et les autres mesures de marketing ou les acquisitions qui ne sont pas obligatoires. Le cas échéant, la réduction de l'horaire de travail doit être organisée et annoncée.

Dans le cadre des demandes de soutien financier, il faut expliquer quelles mesures ont été mises en œuvre pour réduire les coûts et avec quels résultats. La Confédération s'attend en général à ce que les entreprises qui bénéficient d'un soutien de l'État observent une certaine retenue dans leur pratique de l'octroi de bonus. Par conséquent, les explications sur les économies de coûts doivent inclure explicitement une déclaration sur ces primes.

### **Réduction de l'impôt préalable**

Les contributions COVID-19 des pouvoirs publics sont considérées comme des mouvements de fonds selon l'art. 18, al. 2, let. a, de la loi du 12 juin 2009 sur la TVA (LTVA)<sup>3</sup>. En raison de la situation exceptionnelle, les assujettis ne doivent pas procéder à une réduction de la déduction de l'impôt préalable lorsqu'ils perçoivent de telles contributions (art. 33, al. 1, LTVA).

Sont considérés comme des contributions COVID-19 les paiements, les avantages en matière de taux d'intérêts sur les prêts, les renoncements au remboursement de prêts ou les remises de dettes qui reposent, du point de vue légal (loi, ordonnance, règlement, décision, acte normatif, etc.), sur des mesures COVID-19 et qui ont été accordés depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020.

Les aides financières versées dans les domaines du TRV, du transport local et des offres touristiques sont fondées sur les modifications de la LTV. Conformément à la pratique publiée le 7 mai 2021 dans la MI 05<sup>4</sup>, ch. 1.3.4, il s'agit de contributions COVID-19 non soumises à la réduction de l'impôt préalable. Les bénéficiaires ne doivent procéder ni à une réduction forfaitaire ni à une réduction effective de l'impôt préalable.

### **Déclaration du déficit**

Pour le calcul de la couverture du déficit par ligne, des informations supplémentaires sont requises dans les CRL. Cette preuve supplémentaire par rapport aux années sans couverture du déficit peut être soit intégrée dans les CRL ordinaires, soit établie et présentée séparément.

Dissolution ligne par ligne de la réserve selon l'art. 36 LTV : la réserve doit être répartie proportionnellement au déficit sur toutes les lignes de TRV déficitaires et, si nécessaire, être dissoute complètement.

Exemple d'attestation ligne par ligne de la couverture du déficit demandée (si elle n'est pas intégrée aux CRL) :

---

<sup>3</sup> RS 641.20

<sup>4</sup> Les bases légales citées et les publications mentionnées se trouvent sous : [www.estv.admin.ch](http://www.estv.admin.ch) → Taxe sur la valeur ajoutée → Informations spécialisées TVA → Publications basées sur le web.

**Attestation de couverture du déficit (schéma)**

Recettes, y compris les recettes annexes	100
Coûts	-200
Coûts non couverts	-100
Indemnité	60
Résultat de la ligne	-40
Dissolution de la réserve art. 36 LTV*	20
Résultat de la ligne après dissolution art. 36 LTV	-20
Couverture du déficit	20

\* en TRV

**Couverture du déficit : lignes avec résultats positifs**

Les lignes sur lesquelles portaient les demandes de couverture du déficit du TRV en 2020 présentait des résultats soit négatifs, soit positifs. Après discussion, l'OFT et la Conférence des délégués cantonaux des transports publics (CDCTP) ont convenu d'une méthode commune. En principe, les résultats positifs de lignes sont saisis en tant qu'« indemnités négatives » (même procédure que lors de la procédure de commande ordinaire).

Cette démarche pourrait aboutir à ce que certains cantons ne devraient pas verser de couverture du déficit sur l'ensemble des lignes à certaines ET, mais au contraire deviendraient leurs « créanciers ». Dans le contexte de la couverture du déficit, les cantons en question renoncent à cette créance, ce qui aboutirait pour l'ET à une indemnité supplémentaire plus élevée que le déficit effectif. Ce type de « bénéfiques » doit être reporté sur les autres lignes ou attribué à la réserve conformément à l'art. 36 LTV.

**Origine et vérification du déficit**

Les dispositions de la LTV suite à la crise du COVID-19 prévoient une couverture du déficit pour couvrir les pertes encourues en 2021. Ces pertes peuvent avoir d'autres causes en plus de celles dues à la crise du COVID-19. La base de la couverture du déficit est le résultat d'exploitation ordinaire par ligne, y compris les effets liés au COVID-19 sur les recettes et les coûts. Les coûts et recettes extraordinaires et apériodiques (par ex. les amortissements spéciaux) ne peuvent être pris en compte qu'avec l'accord de l'OFT.

**Examen des demandes des cantons relatives au trafic local et aux offres touristiques**

La Confédération attend des cantons qu'ils examinent les points suivants et qu'ils transmettent à l'OFT les résultats de leur examen avec les demandes. La CDCTP a élaboré une liste de contrôle pour vérifier les demandes.

- La demande est-elle complète (selon la liste de contrôle COVID-19) ?
- L'ET est-elle titulaire des concessions ou des autorisations cantonales pour toutes les lignes/installations concernées ?
- Les recettes et les coûts sont-ils attribués aux lignes selon le principe de causalité (art. 13 OCEC) ou les compensations des coûts et des recettes sont-elles expliquées ?
- Les valeurs déclarées sont-elles plausibles ?
- Le résultat communiqué inclut-il les coûts ou recettes extraordinaires ou apériodiques ? Si oui, lesquels ? Sont-ils imputables du point de vue du canton ?
- Les éventuelles réserves sont-elles prises en compte le cas échéant ?

- Les contributions ordinaires telles que la couverture du déficit sont-elles prises en compte de la même manière que les années précédentes ?
- Existe-t-il un accord contraignant pour couvrir les 2/3 des déficits du transport local non financé par la Confédération à l'aide de contributions à fonds perdu (confirmation écrite de chaque commanditaire et répartition) ? Qui sont les commanditaires (canton[s], commune[s]) et quelle est leur part ?
- L'ET renonce-t-elle à distribuer des dividendes ?
- L'ET a-t-elle réalisé des économies et les a-t-elle expliquées ? A-t-elle expliqué sa politique de bonus ?
- Dans le cas des lignes de transport local : les critères de l'art. 3 OITRV sont-ils respectés (délimitation du transport local) ?
- La perte financière sur les offres touristiques correspond-elle à la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2021 ?
- L'ET a-t-elle déjà bénéficié d'une aide COVID-19 selon l'art. 28a LTV et pour la période de mars à septembre 2020 ? Si oui, le besoin de soutien pour la période du 1<sup>er</sup> mars au 31 décembre 2021 dépasse-t-il le soutien déjà obtenu ?

## 2. Transport régional de voyageurs (TRV)

Montant du soutien fédéral : 150 millions de francs (pour 2021). La part de la Confédération s'élève en moyenne à 50 % dans toute la Suisse. Pour la couverture du déficit en 2021, les participations cantonales et les clés de répartition sont applicables conformément aux conventions d'offre 2021.

### Délimitation dans les comptes annuels

En accord avec l'organe de révision, la couverture du déficit du TRV peut être délimitée dans les comptes annuels 2021.

### Offres excédentaires et autres indemnités en vertu de l'art. 28, al. 4, LTV

Dans le cas des lignes qui ne sont pas entièrement cofinancées par la Confédération en raison d'une offre excédentaire (suroffres), il faut répartir l'allocation proportionnellement, de manière analogue à la commande 2021. Cela s'applique également aux lignes pour lesquelles une réduction en pour-cent de la part fédérale a été convenue, surtout si la ligne n'est pas cofinancée par la Confédération sur toute sa longueur. En revanche, il est possible de renoncer à tenir compte d'autres contributions au titre de l'art. 28, al. 4, LTV, par exemple à la commande supplémentaire de courses isolées par les communes.

### Conclusion de conventions

Les conventions de couverture du déficit ne peuvent être conclues qu'après réception des documents approuvés par l'Assemblée générale concernant les comptes annuels 2021 (cf. courrier de l'OFT du 22 décembre 2021 relatif à l'examen des comptes annuels 2021 sur la base de l'art. 37 LTV).

Comme dans la procédure actuelle du TRV, les parties concernées concluent des conventions avec les ET. La convention n'est conclue que lorsque tous les commanditaires l'ont envoyée à l'ET, après quoi les contributions de soutien seront versées.

### Comptes annuels 2022

La couverture du déficit 2021 ne doit pas figurer ligne par ligne dans les CRL 2022. Le résultat du secteur TRV doit être intégralement affecté aux réserves spéciales conformément à l'art. 36 LTV (art. 36, al. 2<sup>bis</sup>, LTV).

## 3. Transport local

Montant du soutien fédéral pour 2021 : 50 millions de francs. La part de la Confédération est d'un tiers, les deux tiers du soutien doivent être fournis par les cantons et/ou les communes.

La Confédération accorde des contributions à fonds perdus pour couvrir le déficit. Les cantons ou éventuellement les communes apporteront également leur soutien financier sous forme de contributions à fonds perdus. L'octroi de prêts n'est pas envisagé.

### **Définition du transport local selon l'art. 3 OITRV**

*Le trafic local qui est exclu des prestations fédérales conformément à l'art. 28, al. 2, LTV comprend des lignes servant à la desserte capillaire des localités. Une ligne sert à cette desserte lorsque les arrêts se trouvent, en règle générale, à moins de 1,5 km du point de liaison le plus proche avec le réseau supérieur des transports publics et que la distance entre les arrêts est courte.*

Dans des zones d'habitation fortement densifiées de villes et d'agglomérations, toutes les lignes qui ne sont pas co-commandées par la Confédération en tant que ligne de TRV peuvent être considérées comme du transport local. Des exceptions sont possibles pour les lignes avec desserte multiple et pour des cas particuliers.

Le respect de la définition doit être démontré dans le cadre de la transmission des demandes des cantons à la Confédération, ligne par ligne.

### **Indemnité initiale**

Les demandes de soutien financier doivent inclure une copie de la convention d'offre initiale. Si le financement s'écarte des dispositions de la LTV sur la procédure de commande du TRV, il faut l'expliquer en précisant qui commande les offres et selon quel mécanisme elles sont financées.

### **Imputation des réserves**

Lorsque les cantons examinent les demandes de l'ET, ils doivent déterminer quelles réserves de l'ET doivent être imputées à la couverture des déficits. En principe, l'OFT s'attend à ce que le procédé soit autant que possible analogue à celui du TRV. Lors du calcul de la part fédérale, les réserves spéciales constituées pour le trafic local doivent être imputées intégralement, c'est-à-dire qu'elles doivent être entièrement dissoutes. Les demandes des cantons à la Confédération doivent donc également inclure la preuve de la dissolution des réserves ligne par ligne.

### **Conclusion de conventions et versement**

Après avoir reçu la convention signée par l'ET ainsi qu'une facture de cette dernière, la Confédération verse l'indemnité moyennant un paiement unique. Les conventions sont considérées comme conclues uniquement s'il existe une convention de même teneur du canton et/ou de la commune.

## **4. Offres touristiques**

Le soutien financier des offres touristiques dû à la crise COVID-19 est réglé à l'art. 28a LTV.

L'art. 28a LTV inclut les offres de transport touristiques qui n'ont en règle générale pas de fonction de desserte et qui ne sont ni commandées ni financées par la Confédération, les cantons ou les communes. Ces prestations doivent être fournies de manière autofinancée et les entreprises peuvent œuvrer de manière à générer des bénéfices.

Ainsi, les offres pour lesquelles l'offre elle-même et son financement par les pouvoirs publics sont fixés à l'avance dans une convention d'offre ou de prestations sont exclues des prestations de soutien par la Confédération en vertu de l'art. 28a LTV.

Par contre, le soutien d'entreprises qui ne bénéficient que d'une garantie limitée du déficit n'est pas exclu en principe ; il l'est en cas de garantie intégrale du déficit, puisque ces entreprises

n'assument aucun risque.

Nous n'ignorons pas que cette délimitation n'est pas toujours simple et qu'il existe des formes mixtes. Nous examinerons ces différents cas individuels sur la base des demandes des cantons et exploiterons la marge de manœuvre dans l'intérêt des transports publics.

Le 17 décembre 2021, le Parlement a modifié l'art. 28a LTV comme suit :

#### *Art. 28a, Offres touristiques*

<sup>1</sup> *Si un canton soutient des offres touristiques soumises à concession de transport de voyageurs ou à autorisation cantonale permettant d'exploiter des installations de transport à câbles, la Confédération peut participer au financement.*

<sup>2</sup> *Les aides financières de la Confédération présupposent que:*

- a. les pertes financières dues au COVID-19 subies pendant la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 et le 31 décembre 2021 sont supérieures à un tiers des réserves constituées au cours des exercices 2017 à 2019;*
- b. l'entreprise ne verse pas de dividendes pour les exercices 2020, 2021 et 2022.*

<sup>3</sup> *L'aide financière fédérale s'élève à 80 % du soutien cantonal.*

La modification de cet article introduit une durée de validité plus longue qu'initialement prévue (du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2021 au lieu du 1<sup>er</sup> mars au 30 septembre 2020) et change la base de calcul du soutien financier en ce qui concerne la prise en compte des réserves et des futurs bénéficiaires. De plus, l'interdiction de verser des dividendes est étendue à l'exercice 2022.

Pour les transports touristiques, une somme de 15 millions de francs est budgétée pour prolonger le soutien apporté par la Confédération. La contribution fédérale s'élève à 80 % de la contribution cantonale.

La Confédération accorde des contributions à fonds perdus pour couvrir le déficit. Les cantons apporteront également leur soutien financier sous forme de contributions à fonds perdus. L'octroi de prêts n'est pas envisagé.

#### **Soutien selon la LTV et la loi COVID-19**

Il existe plusieurs bases juridiques qui permettent un éventuel soutien aux entreprises de transport touristique. L'art. 28a LTV s'applique exclusivement aux offres touristiques soumises à une concession pour transport de voyageurs ou à une autorisation cantonale d'exploiter des installations de transport à câbles. Le soutien financier basé sur la LTV est donc limité aux moyens de transport touristiques (chemins de fer de montagne et transports à câbles, bateaux, lignes de bus). Les activités annexes telles que les restaurants ou les hôtels sont exclues du soutien.

Lors de sa réunion du 18 décembre 2020, le Conseil fédéral a modifié l'ordonnance COVID-19 cas de rigueur<sup>5</sup> et il a notamment levé l'interdiction de double subventionnement. Si les activités d'une entreprise dans différents domaines peuvent être délimitées clairement, l'entreprise en question peut bénéficier de plusieurs types d'aides financières, comme par exemple d'une aide pour les cas de rigueur pour les entreprises gastronomiques et simultanément d'un soutien des offres (de transport) touristiques en vertu de l'art. 28a LTV.

#### **Origine du soutien financier**

L'idée qui sous-tend le soutien des offres touristiques basées sur l'art. 28a LTV est d'assurer la pérennité des entreprises. Contrairement aux ET indemnisées, les entreprises touristiques peuvent

---

<sup>5</sup> RS 951.262

réaliser des bénéfices planifiés. Les bénéfices générés par le passé doivent être pris en compte lors de la détermination de la contribution de soutien ; concrètement, il s'agit d'un tiers des réserves constituées au cours des années 2017 à 2019. La réserve est créée sur la base des résultats des services de transport concessionnaires des années 2017 à 2019, si aucune réserve spéciale n'a été constituée pour le secteur Transport.

Un soutien financier par la Confédération n'est possible que si la perte due au COVID-19 dépasse le tiers des réserves constituées au cours des exercices 2017 à 2019.

Les pertes financières dues au COVID-19 correspondent aux pertes sur revenu moins les économies réalisées (telles que notamment l'IRHT) pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2021. La période de référence est la période du 1<sup>er</sup> mars 2018 au 31 décembre 2019.

Si une ET a déjà obtenu une aide COVID-19 en vertu de l'art. 28a LTV pour la période de mars à septembre 2020 (selon l'ancienne version de l'art. 28a LTV), cette aide est déduite du soutien à apporter pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2021.

Si le besoin de soutien pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2021 est inférieur à l'aide déjà accordée pour la période du 1<sup>er</sup> mars au 30 septembre 2020, aucune aide supplémentaire n'est nécessaire. Ces cas devraient être rares et doivent être déclarés par les cantons à l'OFT.

Exemples :

Calcul du soutien financier	Exemple 1	Calcul du soutien financier	Exemple 2
Pertes sur revenus par rapport à la période précédente (recettes 01.03.2020-31.12.2021 par rapport aux recettes 01.03.2018-31.12.2019)	CHF 100'000	Pertes sur revenus par rapport à la période précédente (recettes 01.03.2020-31.12.2021 par rapport aux recettes 01.03.2018-31.12.2019)	CHF 250'000
Économies réalisées (01.03.2020-31.12.2021)	CHF 20'000	Économies réalisées (01.03.2020-31.12.2021)	CHF 50'000
Pertes liées au COVID-19 01.03.2020 - 31.12.2021 (pertes sur revenu moins économies réalisées)	CHF 80'000	Pertes liées au COVID-19 01.03.2020 - 31.12.2021 (pertes sur revenu moins économies réalisées)	CHF 200'000
Bénéfice net Transport touristique (cumulé) = « réserves constituées au cours des exercices 2017 à 2019 »	CHF 270'000	Bénéfice net Transport touristique (cumulé) = « réserves constituées au cours des exercices 2017 à 2019 »	CHF 180'000
- résultat annuel 2017 (secteur Transport)	CHF 120'000	- résultat annuel 2017 (secteur Transport)	CHF 100'000
- résultat annuel 2018 (secteur Transport)	CHF 30'000	- résultat annuel 2018 (secteur Transport)	CHF -40'000
- résultat annuel 2019 (secteur Transport)	CHF 120'000	- résultat annuel 2019 (secteur Transport)	CHF 120'000
Pertes moins 1/3 des réserves 2017-2019	CHF -10'000	Pertes moins 1/3 des réserves 2017-2019	CHF 140'000
Pertes liées au COVID-19 > 1/3 réserves 2017-2019?	Non	Pertes liées au COVID-19 > 1/3 réserves 2017-2019?	Oui
Soutien financier total:	0	Soutien financier total:	CHF 140'000
Aide COVID-19 déjà accordée (selon ancienne version art. 28a LTV)	CHF 0	Aide COVID-19 déjà accordée (selon ancienne version art. 28a LTV)	CHF 50'000
Soutien financier:	CHF 0	Soutien financier:	CHF 90'000
Part fédérale / soutien demandé:	CHF 0	Part fédérale / soutien demandé:	CHF 40'000
Part cantonale:	CHF 0	Part cantonale:	CHF 50'000

Si cette solution devait entraîner un surendettement des ET (concrètement : déficit annuel > capital social), les propriétaires devraient assainir l'ET.

### Conclusion de conventions et versement

Après avoir reçu la convention signée par l'ET ainsi qu'une facture de cette dernière, la Confédération verse l'indemnité de soutien moyennant un paiement unique. Les conventions sont considérées comme conclues uniquement s'il existe une convention de même teneur du canton.

Si le besoin total pour les offres de transport touristiques dépasse le budget de 15 millions de francs alloué par la Confédération, un supplément peut être demandé au Parlement au plus tard d'ici à juillet 2022. Si tel devait être le cas, l'OFT ne pourrait procéder aux versements qu'à la fin de 2022 ; cela n'empêche toutefois pas les cantons de fournir leur contribution plus tôt (si les dispositions cantonales le permettent).

## **5. Autres prestations commandées**

Outre le trafic local et les services touristiques sans fonction de desserte, il existe d'autres services de transport commandés sans la participation de la Confédération. Il s'agit en particulier des lignes de TRV qui ne répondent pas aux critères de cofinancement, par exemple les critères de rentabilité minimale, ou des lignes pour lesquelles les cantons ont renoncé par le passé au cofinancement de la Confédération. Toutefois, la base juridique adoptée par le Parlement ne prévoit explicitement que le financement du transport local. Il n'y a donc pas de base juridique pour soutenir les lignes de TRV commandées sans la participation de la Confédération.