

Département fédéral des finances (DFF)
CH - 3003 Berne

Soumis via: consultations (admin.ch)

Berne, le 20 février 2025

Prise de position de l'UTP dans le cadre de la consultation sur le programme d'allègement budgétaire 2027 de la Confédération

Madame la présidente de la Confédération,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions pour la possibilité qui nous est donnée de prendre position dans le cadre de la consultation relative au programme d'allègement 2027 des finances fédérales. L'Union des transports publics (UTP), organisation faîtière nationale des entreprises de transports publics, fait volontiers usage de cette possibilité, car les mesures d'économies prévues toucheraient massivement les transports publics.

Remarques générales:

La Suisse dispose d'excellents transports publics dont toutes les couches de la population font grand usage, avec un record de fréquentation, une fois de plus, en 2024. Le système se distingue par une offre de bout en bout dans toutes les régions du pays, coordonnée de façon systématique et fiable. Les transports publics ont une utilité extraordinaire pour le pays: ils forment l'épine dorsale de la mobilité de la population et sont un facteur central pour l'économie, tant du point de vue de l'attrait de la place économique que de l'accessibilité pour les travailleuses et les travailleurs. Sur le plan de la politique régionale, les transports publics favorisent la cohésion du pays en reliant les régions périphériques et touristiques aux centres. Ils jouent également un rôle-clé en vue d'atteindre les objectifs climatiques et énergétiques de la Suisse.

Les coupes prévues dans le cadre du programme d'allègement 2027 qui concernent les transports publics se montent à quelque 350 à 400 millions de francs par année. Ce chiffre massif représente pour 2027 environ **15 %** de l'ensemble des mesures d'économies. De telles coupes sont démesurées et ne pourraient être réalisées qu'au prix de réductions de l'offre des entreprises de transport, avant tout dans les régions de campagne, d'augmentations de coûts disproportionnées pour les usagères et les usagers des transports publics et d'un report du passage à des bus à entraînement propre. La croissance de la population suisse entraînera une augmentation – et non une diminution – des dépenses dans les transports publics, cela malgré les importants efforts fournis par la branche. L'UTP a mis en lumière les besoins financiers supplémentaires attendus dans la prise de position qu'elle a publiée en juin de l'année dernière («Financement à moyen terme du trafic régional voyageurs (TRV) et du trafic local», [voir lien](#)).

Dans ce contexte, l'UTP juge inacceptable que la décision concernant le programme d'allègement budgétaire 2027 s'appuie sur les travaux d'un groupe d'experts sans que les cercles concernés n'aient été

auditionnés auparavant et que les évolutions et enseignements actuels n'aient pas été pris en compte. La possibilité a été manquée de trouver des solutions acceptables auxquelles la branche puisse adhérer.

L'UTP est prête à participer aux réflexions visant à décharger les finances de la Confédération (voir «Remarques conclusives») mais estime que des économies à court terme dans les transports publics ne sont ni judicieuses, ni réalisables. Elle refuse par conséquent l'intégralité des propositions de la Confédération qui concernent les transports publics dans le cadre du programme d'allègement 2027. Nous expliquons cette position dans les paragraphes suivants.

1. Augmentation du taux de couverture des coûts dans le trafic régional voyageurs

La population résidante suisse et le secteur tertiaire continuent de croître fortement, ce qui entraîne inévitablement une hausse des besoins de mobilité. Les flux quotidiens de pendulaires et de personnes qui se déplacent pour leurs loisirs augmentent par conséquent aussi, ce qui met toujours plus sous pression les réseaux de transport existants. Les transports publics suisses doivent donc accompagner cette croissance et se développer eux aussi.

La diminution de moyens prévue pour le trafic régional voyageurs à hauteur de 5 % par année s'oppose diamétralement à ce besoin de croissance dans les transports publics. La compensation de ces économies par de nouveaux gains d'efficacité ou des baisses de coûts se révélera impossible, car les entreprises de transport exploitent aujourd'hui déjà ces potentiels de manière systématique. Financer ces moyens manquants par des hausses tarifaires ne serait pas non plus judicieux. D'une part, cela pèserait de manière disproportionnée sur les utilisateurs des transports publics, et d'autre part, les augmentations de prix n'apportent que de faibles gains, en particulier sur les lignes à faible niveau de couverture des coûts. En outre, la pression sur la part modale des transports publics serait renforcée, car l'écart des coûts s'élargirait encore entre les transports publics et le trafic individuel motorisé.

Nous soulignons que les mesures d'économies doivent être orientées sur le plus long terme dans le trafic régional voyageurs. Les mesures à court terme ne peuvent guère être réalisées judicieusement, car les investissements et affectations ont déjà été effectués par les entreprises de transport. Les économies financières entraîneraient ainsi d'une part des réductions de l'offre et l'inutilisation de capacités existantes de l'infrastructure, ce qui n'est pas dans l'intérêt des clients ni des commanditaires dans un contexte d'augmentation de la demande, et retarderaient d'autre part la décarbonation des bus. L'UTP refuse ces deux perspectives.

De plus, il y a lieu d'indiquer que le montant de ces moyens sera décidé dans le cadre du projet relatif au crédit d'engagement 2026-2028 du TRV. La discussion doit être menée à cette occasion et non dupliquée avec le programme d'allègement budgétaire 2027.

Conclusion: rejet, discussion de fond dans le cadre du crédit d'engagement 2026-2028 du TRV

2. Réduction de l'apport au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

Une bonne infrastructure ferroviaire est littéralement la base de la sécurité, de la ponctualité et de la fiabilité du trafic ferroviaire. Les gestionnaires d'infrastructure de Suisse doivent par conséquent bénéficier suffisamment de moyens afin de maintenir la substance de leurs réseaux et de leurs installations tout en assurant leur développement ciblé. Des planifications pluriannuelles des entreprises de chemins de fer et des étapes d'aménagement décidées par le Parlement existent dans cette optique.

La réduction proposée des apports au FIF à hauteur de 200 millions de francs par année échappe à toute approche de planification sérieuse. L'argumentation de la Confédération selon laquelle le grand nombre de projets d'aménagement entraînerait à long terme des charges d'exploitation et d'entretien supplémentaires, et qu'une réduction du volume d'aménagement et le réexamen de projets non débutés seraient judicieux, n'a pas d'effet sur l'horizon temporel visé par le programme d'allègement 2027.

L'UTP soutient une analyse de l'alimentation à moyen et long termes du FIF et des moyens nécessaires pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, car cette transparence est nécessaire pour sa gestion future. Dans ce cadre, d'autres évolutions, dont l'apport d'un pour-mille de TVA limité à 2030 et d'autres facteurs, doivent être considérées de façon globale. L'alimentation du fonds doit rester inchangée jusqu'à ce que les résultats de ces travaux, qui doivent être réalisés en commun par les autorités et la branche, soient connus. En effet, une réévaluation pourra seulement être effectuée une fois

publiés les résultats de la phase de réflexion «Transports '45» (examen et classement par ordre de priorité des projets d'aménagement ferroviaires et routiers), faute de quoi d'importants blocages financiers menacent au cours des prochaines années déjà. L'UTP rejette par conséquent la réduction de l'apport au fonds et les propositions de modifications de la loi sur la redevance sur le trafic des poids lourds.

Conclusion: rejet, discussion de fond dans le cadre de «Transports '45»

3. Renoncement partiel à l'encouragement des systèmes d'entraînement de remplacement pour les bus et les bateaux

La décarbonation du trafic routier est l'élément central en vue d'atteindre le zéro émission dans les transports publics, lesquels sont déjà particulièrement respectueux de l'environnement et énergétiquement efficaces. L'électrification des flottes de bus se révèle cependant très coûteuse pour les entreprises de transport. C'est pourquoi le Parlement a décidé à juste titre de soutenir financièrement cette phase de transformation et d'accélérer ainsi la décarbonation.

Les instances politiques et la branche ont négocié à cette fin un compromis pour cette phase de transformation: d'une part, la Confédération participe aux coûts supplémentaires du passage à des entraînements électriques, également dans le trafic local pour lequel elle n'est pas compétente en temps ordinaire. D'autre part, la branche a accepté de renoncer à une approche échelonnée concernant le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales qui était en vigueur jusqu'ici. Il est par conséquent inacceptable que ce compromis soit unilatéralement remis en cause par le fait que le trafic local se voie privé comme prévu du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales et que l'encouragement des entraînements électriques promis soit lui aussi biffé. Cela aura pour conséquence de contraindre financièrement dans les faits des entreprises de transport à acheter encore des bus diesel, ce qui va totalement à l'encontre des objectifs de politique climatique de la Suisse.

La décarbonation des flottes de bus dans le trafic régional voyageurs va elle aussi être freinée pour les mêmes raisons, car ici aussi, la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales doit être anticipée. L'un dans l'autre, il en résultera donc un solde négatif pour ce segment de trafic également, si les moyens d'encouragement de quelque 30 millions de francs par année sont mis en regard des 40 millions de francs perdus avec la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales. De plus, l'impact sur le trafic par bus non concessionnaire, par exemple les lignes touristiques, qui n'ont pas droit à l'indemnité, serait particulièrement négatif, car ce segment se verrait privé aussi bien des mesures d'encouragement des entraînements électriques que du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales.

La limitation de la promotion des entraînements électriques dans le trafic régional voyageurs commandé en commun par la Confédération et les cantons remettrait enfin (involontairement?) grandement en cause l'encouragement à la décarbonation des bateaux. Cela par le fait que les flottes des entreprises de navigation circulent majoritairement dans le segment ne donnant pas droit à l'indemnité et qu'elles ne seraient donc pas prises en compte dans la nouvelle définition.

Le renoncement partiel à l'encouragement des systèmes d'entraînement de remplacement (notamment dans le trafic local et dans le reste du trafic concessionnaire) et la suppression anticipée du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales dans le trafic régional voyageurs contreviennent gravement aux règles de bonne foi de la politique. La suppression des moyens entraînerait une surcompensation. L'UTP rejette aussi bien la modification de l'art. 41a de la loi sur le CO₂ prévue dans le cadre du programme d'allègement budgétaire 2027 que celle de l'art. 18^{1er} de la loi sur l'imposition des huiles minérales.

Conclusion: rejet, le trafic local et la navigation doivent eux aussi pouvoir profiter des moyens d'encouragement au passage à des entraînements propres.

4. Renoncement à la promotion du trafic voyageurs international ferroviaire

En acceptant de soutenir le trafic voyageurs international ferroviaire à hauteur de 30 millions de francs par année, le Parlement a confirmé voilà tout juste un an son intention de promouvoir des solutions de remplacement au trafic aérien par le rail qui soient bonnes et respectueuses du climat. L'UTP rejette l'affirmation qui figure dans le rapport explicatif de la Confédération selon laquelle les trains de nuit ne pourraient pas être exploités de façon rentable après la phase d'encouragement, soit à partir de 2030, et que les relations de jour ne nécessitaient aucune aide. L'argument selon lequel les mesures d'encouragement ne seraient pas décisives pour atteindre les objectifs climatiques de la Suisse n'est pas non plus tenable. Des mesures

encourageant des voyages respectueux du climat sont impératives, notamment pour parvenir à un tourisme durable. L'UTP est convaincue que le développement de nouvelles relations de trafic longues distances internationales sur le rail (de jour comme de nuit) peut constituer une solution de remplacement valable pour une partie du trafic aérien. L'UTP rejette par conséquent la modification de l'art 37a de la loi sur le CO₂.

Conclusion: rejet, le développement du trafic voyageurs international (y c. trains de nuit) nécessite une sécurité de planification.

Suppression des blocages de crédit:

En lien avec les chiffres 3 et 4 ci-dessus, l'UTP souligne qu'elle **salue** la décision du Conseil fédéral de supprimer le blocage des crédits d'encouragement des systèmes d'entraînement de remplacement et du trafic voyageurs transfrontalier. L'UTP part cependant du principe que les blocages de crédit sont supprimés **aussi bien pour 2025 que pour 2026**. Les éléments communiqués à ce sujet lors de l'ouverture de la procédure de consultation n'étaient pas clairs. Une suppression du blocage pour la seule année 2025 ne serait absolument pas compréhensible et totalement injustifiée politiquement.

Remarques conclusives:

La branche des transports publics est consciente de l'importance de finances fédérales solides. Elle s'efforce constamment de fournir ses prestations de transport aussi efficacement que possible et met systématiquement à profit les potentiels de gains d'efficacité. De plus, la branche est décidée à continuer de faire baisser ses coûts. D'importantes économies peuvent être réalisées notamment dans le domaine de l'application de prescriptions et de normes souveraines concernant par exemple l'entretien, l'exploitation et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. L'UTP avait déjà proposé ces optimisations à l'Administration fédérale il y a des années et les réexamine actuellement à l'intention de l'Office fédéral des transports. Dans ces domaines, il est possible d'effectuer des économies qui soient efficaces, réalisables sur la durée et n'entraînent pas de répercussions négatives sur l'offre de transports publics. La mise en œuvre des propositions avancées par le Conseil fédéral dans le cadre du programme d'allègement 2027, en revanche, s'accompagnerait forcément de nettes répercussions négatives pour la clientèle et pour l'environnement. En effet, elle irait de pair avec des réductions de l'offre en premier lieu dans les régions de campagne, des augmentations disproportionnées des coûts pour les utilisateurs des transports publics ainsi qu'un report du passage des bus à des motorisations respectueuses de l'environnement. Pour ces raisons, l'UTP rejette les mesures proposées dans le programme d'allègement qui concernent les transports publics.

L'UTP est cependant ouverte à évaluer avec l'Office fédéral des transports quelles économies de coûts sensibles sont possibles et à les mettre en œuvre. Des travaux en ce sens ont déjà été lancés au sein de la branche.

Nous vous remercions de prendre en compte nos préoccupations.

Meilleures salutations.



Renato Fasciati
Président



Ueli Stückelberger
Directeur