



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Simon Burgunder
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 76 603 57 93
simon.burgunder@sev-online.ch

Département fédéral des finances (DFF)
3003 Berne

Berne, le 15 avril 2025
MAH/SIB

Loi fédérale sur le programme d'allègement budgétaire 2027

Madame la Conseillère fédérale Keller-Sutter,

Nous vous remercions de votre invitation à participer à la procédure de consultation relative à l'avant-projet de la loi fédérale sur le programme d'allègement budgétaire 2027. Le Syndicat du personnel des transports (SEV) saisit volontiers cette occasion de faire connaître son point de vue sur le sujet. Le SEV rejette catégoriquement les mesures d'allègement proposées dans les transports publics, en particulier celles concernant le transport régional de voyageurs (TRV) et le financement des infrastructures de transport. Nous rappelons ci-après les différentes mesures en question et justifions brièvement notre position.

1. Remarques d'ordre général

Les transports publics, et tout particulièrement le TRV, jouent un rôle majeur en Suisse, que ce soit au plan social, économique ou environnemental. Cet aspect doit être pris en compte dans l'évaluation des mesures d'allègement proposées. Une approche strictement financière fait fi de l'importance que revêtent les transports publics pour la société et l'économie suisses. Pour évaluer le projet de consultation, il est en outre essentiel de considérer aussi bien les objectifs et stratégies de la Confédération en matière de politique des transports et de politique climatique que les conditions-cadres économiques concrètes des entreprises de transport (ET) dans le TRV. Or, nous constatons avec étonnement que le catalogue de mesures prévoit principalement des économies à court terme dans le secteur des transports. En définitive, le programme d'allègement budgétaire proposé vise pourtant à compenser un déficit structurel émergent. Du fait de la structure des coûts et des besoins importants en capitaux des transports publics, en particulier dans le transport ferroviaire, les économies à court terme s'avèrent, d'une part, peu efficaces et, d'autre part, elles impliquent nécessairement une réduction substantielle de l'offre. Les économies réalisées au niveau de l'exploitation et de l'infrastructure des transports publics ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés, tant au plan de la politique des transports que de la politique climatique. De plus, l'effet de frein escompté sur les dépenses ne perdurera pas à long terme tant que les objectifs fixés par les politiques ne seront pas modifiés. Par conséquent, les mesures proposées auront tout au plus pour résultat de reporter les coûts à l'après 2028. En revanche, il est à craindre que les retards d'investissement se traduisent demain par une augmentation des coûts. Pour que les objectifs politiques puissent être remplis, il faudrait rapidement mettre en œuvre un plus grand nombre de programmes

politiques, faute de quoi la situation empirera et nécessitera des mesures supplémentaires qui entraîneront une augmentation des coûts. En se focalisant sur des mesures d'allègement à court terme, le programme d'allègement budgétaire 2027 (PAB 27) risque de générer à moyen et long termes des dépenses supplémentaires et de produire in fine l'effet inverse. Du point de vue des coûts globaux, au sens des coûts sociaux, nous doutons fort que de réelles économies puissent être réalisées dans les transports publics ou en matière de climat. Par conséquent, nous estimons que ces mesures irréalistes ou contraires aux objectifs de politique des transports et de politique climatique ne font aucun sens. C'est pourquoi le SEV s'oppose par principe à de telles mesures.

1.1. Conditions-cadres en matière de politique financière

Nous ne partageons pas l'analyse de la situation budgétaire de la Confédération telle que décrite dans le rapport explicatif. Il se peut que les dépenses augmentent de manière disproportionnée par rapport aux recettes et à la croissance économique. Mais un simple coup d'œil sur les comptes d'Etat¹ des vingt dernières années montre que la quote-part des dépenses en pourcentage du PIB s'est maintenue entre 10 et 11%. Selon nous, aucun élément ne permet donc d'affirmer que la hausse des dépenses se serait découplée du développement économique. Les années de coronavirus constituent naturellement une exception et sont à considérer avec réserve. Ceci dit, les chiffres sur l'évolution des excédents financiers et l'endettement indiquent que les finances fédérales sont stables. Pendant dix ans, jusqu'aux années de pandémie, la Confédération a toujours clôturé ses comptes d'Etat avec un excédent financier. Aujourd'hui, l'endettement n'est pas plus élevé qu'il y a vingt ans, que ce soit en chiffres absolus ou en pourcentage de la performance économique de la Suisse. Le taux d'endettement, c'est-à-dire la proportion des dettes dans la performance économique, a même reculé au cours des deux dernières décennies. A noter également que les comptes 2024 se clôturent à l'équilibre, malgré un déficit budgétisé de 2,6 milliards de francs. Au vu de ces chiffres, l'instauration d'un programme d'allègement budgétaire ne nous paraît pas nécessaire à l'heure actuelle. Les écarts budgétaires annuels à long terme enregistrés entre 2005 et 2021 s'élevaient en moyenne à 2,6 milliards de francs, ce qui correspond à l'objectif d'économie du PAB 27 pour l'année 2027. Les économies visées ne requièrent donc pas de mesures d'allègement particulières. N'oublions pas non plus que la manière dont le frein à l'endettement est appliqué en Suisse génère systématiquement des économies. En sachant que celui-ci prescrit l'équilibre budgétaire entre recettes et dépenses, des économies sont réalisées dès que les dépenses budgétisées ne sont pas entièrement utilisées, ce qui est la règle.

1.2. Importance des transports publics pour la Suisse

On estime à 2,7 millions le nombre de personnes qui utilisent quotidiennement les transports publics régionaux pour rejoindre leur lieu de travail, pratiquer leurs loisirs ou faire leurs courses.² La mobilité ne cesse d'augmenter en Suisse. En 2022, 122,8 milliards de voyageurs-kilomètres (v-km) ont été parcourus, dont environ 24 milliards en transports publics – soit un cinquième tout de même. A cela s'ajoutent 11 milliards de tonnes-kilomètres (t-km) de transport de marchandises.³ Les transports publics sont la clé de voûte de la mobilité ainsi qu'un facteur économique majeur, dans la mesure où ils transportent aussi bien des travailleuses et travailleurs, des clientes et clients, des excursionnistes ou des touristes que des marchandises. En outre, les entreprises de transport (ET) emploient plusieurs dizaines de milliers de personnes et contribuent, en tant que sociétés commerciales, à la création de valeur en Suisse. Mais les transports publics revêtent également une dimension sociopolitique considérable pour la Suisse. Ils répondent à un important besoin social en permettant à tous de se déplacer, indépendamment de l'âge, de la situation socio-économique ou des capacités physiques. Les transports publics contribuent en outre à la cohésion sociale en reliant différents milieux et espaces géographiques. En tant que pilier

¹ Indicateurs de la Confédération 1990-2028 :

https://www.efv.admin.ch/dam/efv/fr/dokumente/Finanzberichte/bufi/kennzahlen/kennzahlen_bund.xlsx.download.xlsx/kennzahlen_bund.xlsx

² Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028 : rapport explicatif (2024). DETEC.

³ LITRA, portail de données sur la mobilité :

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjo1MWE0MzA5MWFtNmM3Mj00YzU2LWFJZDYtNzg5MGE1ODU2MmE5IiwidCI6ImZlbnJ5Y5YwO2L01Zm0tNDU1ZS05ZTk0LWnkZTJiOWYyYzJiZCJ9>

du service universel, les transports publics apportent une contribution indispensable au bon fonctionnement de la vie quotidienne en Suisse.

1.3. Conditions-cadres en matière de politique fédérale des transports et de l'environnement

1.3.1. Perspective RAIL 2050

Dans le rapport de base « Perspective RAIL 2050 », le Conseil fédéral a présenté en détail le développement à long terme du réseau ferroviaire suisse. La stratégie à long terme vise à atteindre les objectifs climatiques durables et à renforcer la Suisse en tant que lieu de vie et d'activité économique. L'objectif de la stratégie élaborée par le Conseil fédéral est d'améliorer l'offre de transports publics en augmentant les capacités et la rapidité des trains, afin d'inciter davantage de personnes à abandonner leur véhicule à moteur personnel au profit des transports publics. Le transfert du trafic a pour but de porter d'ici à 2025 la part des transports publics à 27% dans la répartition modale. En d'autres termes, les prestations du trafic voyageurs des transports publics devront augmenter de 45% par rapport à 2017, selon le scénario de base des perspectives d'évolution du transport 2050.⁴ Une telle progression de la part des transports publics implique nécessairement un développement massif de l'offre. Ces dernières années, la part des transports publics dans le trafic pendulaire est passée à 30,5%, soit une augmentation de 3,2 points de pourcentage. Ces évolutions confirment la stratégie de la Confédération. Selon sa vision à long terme, le Conseil fédéral estime que le plus gros potentiel de transfert modal réside dans les courtes et moyennes distances. C'est la raison pour laquelle il entend développer les transports publics en priorité dans les agglomérations et les zones d'habitation intermédiaires. Il s'agit ici d'exploiter le potentiel de transfert modal en améliorant l'offre, notamment en intensifiant le réseau, en créant des liaisons directes, en améliorant l'interconnexion avec d'autres modes de transport et en augmentant la qualité des services. A cet égard, l'extension continue du TRV constitue la pierre angulaire du développement à long terme des transports publics. Le Parlement a approuvé cette stratégie lors des délibérations sur les Etapes d'aménagement 2025 et 2035 de l'infrastructure ferroviaire. Sans les ressources financières nécessaires pour l'aménagement de l'infrastructure et le TRV, cette stratégie ne pourra pas être mise en œuvre.

1.3.2. Objectifs climatiques 2050

La loi sur le climat et l'innovation (LCI)⁵, adoptée par le peuple suisse en date du 18 juin 2023, stipule que la Suisse doit atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050. Cet objectif ambitieux pourra seulement être réalisé moyennant une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le secteur des transports est un facteur déterminant puisqu'il représente environ 33% des GES de la Suisse. Le transport est donc le principal émetteur. 98% des émissions dues aux transports sont imputables au trafic routier.⁶ Par conséquent, la neutralité climatique n'est réalisable qu'au prix d'une réduction drastique des émissions du trafic routier. Cela est possible d'une part par l'électrification généralisée du trafic routier, d'autre part par le transfert massif du trafic vers le rail. La loi sur le CO₂ récemment révisée prévoit notamment que la Confédération prenne en charge, par rapport aux bus diesel traditionnels, une partie des coûts supplémentaires liés à l'acquisition de bus électriques. En contrepartie, l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales, jusque-là en vigueur, est supprimée. Au même titre que la loi fédérale relative à un approvisionnement en électricité sûr reposant sur des énergies renouvelables, adoptée par le peuple suisse en juin 2024, la loi sur le CO₂ et la loi sur le climat et l'innovation illustrent la volonté politique d'engager des mesures efficaces contre le changement climatique et d'œuvrer pour la justice climatique. Le Conseil fédéral est tenu de respecter le vœu démocratique exprimé par la population et le Parlement.

⁴ ARE (2022). Perspectives d'évolution du transport 2050 : rapport final.

⁵ Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et le renforcement de la sécurité énergétique (SR 814.310)

⁶ OFS (2024). Emissions de CO₂ imputables aux transports selon le moyen de transport, 2022

2. Rapport explicatif

2.1. Secteur du transport

2.1.1. Situation initiale

Les indicateurs de politique financière publiés par la Confédération présentent une image bien plus positive que celle exposée dans le rapport explicatif. Le taux d'endettement est stable depuis vingt ans, les recettes et les dépenses sont relativement constantes par rapport au développement économique, les états budgétaires sont positifs ou équilibrés et la dette des administrations publiques est très faible en Suisse, en particulier en comparaison internationale. Selon les critères de Maastricht, la dette de la Confédération représentait 27% du PIB fin 2023. Les pouvoirs publics disposent en outre d'importants actifs. Leurs fonds propres s'élèvent au total à 123 milliards de francs. En fin de compte, la Confédération, les cantons et les communes affichent même un actif net positif.⁷ Pourtant, le Conseil fédéral s'obstine à enchaîner les paquets d'économies. Ces dernières années, les transports publics ont eux aussi été plusieurs fois la cible de mesures d'économie.

- Dans les budgets 2024 et 2025, les dépenses faiblement liées ont fait l'objet de coupes linéaires.
- Dès 2025, l'apport au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) sera réduit d'au moins 150 millions d'euros par an. Ces coupes sont limitées à trois ans. Cette mesure devrait permettre une économie de 450 millions de francs au total.
- Se basant sur le rapport du groupe d'experts Gaillard, le Conseil fédéral a décidé de geler les crédits dédiés à la promotion du transport international de voyageurs par voie ferroviaire (TIV) et à celle des systèmes de propulsion alternatifs.
- Lors de la consultation sur le crédit d'engagement TRV pour la période 2026-2028, le besoin en indemnisation a été réduit de 350 millions de francs par rapport aux chiffres fournis par les ET.

Les cantons et les ET rejettent en bloc l'intégralité de ces mesures d'économie. Selon leur avis unanime, de telles mesures généreront une réduction massive de l'offre et un retard considérable dans la décarbonisation des transports routiers publics. Les cantons reconnaissent l'importance d'un réseau de transports publics dense et étendu pour pouvoir augmenter de manière significative la part des transports publics dans la répartition modale. Des capacités supplémentaires sont nécessaires, en particulier aux heures de pointe, pour permettre aux transports publics de prendre en charge plus de voyageurs. Les cantons entendent développer l'offre et l'infrastructure. Ce n'est qu'en encourageant le transfert du transport individuel motorisé vers les transports publics que la Suisse pourra atteindre ses objectifs climatiques. Au Parlement, une majorité de conseillères et conseillers partagent cette opinion. Dans les deux derniers budgets, le crédit TRV a été augmenté malgré les recommandations de la Confédération. Par ailleurs, une majorité du Parlement a demandé au Conseil fédéral de lever immédiatement le blocage des crédits dédiés à la promotion du TIV et à la transition vers des systèmes de propulsion alternatifs.

Pourtant, avec la présente consultation, le Conseil fédéral propose de nouveau des mesures d'économie dans les transports publics. Certaines de ces mesures ont déjà été rejetées par le Parlement lors de la dernière session d'hiver. Pourquoi le Conseil fédéral s'entête-t-il à vouloir les mettre en œuvre en sachant que la situation initiale n'a pas changé fondamentalement depuis ?

- **Le financement durable de l'infrastructure ferroviaire est indispensable au bon fonctionnement des transports publics.**

Sans infrastructure ferroviaire opérationnelle, il n'y a pas transports publics performants. Il suffit de regarder du côté de l'Allemagne pour en avoir la démonstration formelle. Le modèle de financement d'intérêt général par des fonds spécifiques, tel qu'il a été établi en Suisse avec l'adoption du FAIF, est considéré comme un exemple type de financement durable et continu de l'infrastructure ferroviaire. Ce n'est pas un hasard si l'Allemagne s'inspire de la Suisse pour réorganiser le financement de ses infrastructures ferroviaires. Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) est au cœur du financement basé sur des fonds. Légalement alimenté par des taxes, des impôts et des ressources générales de la Confédération, il garantit la disponibilité des moyens financiers

⁷ AFF, Statistique financière, bilan – Confédération, cantons, communes :
<https://www.efv.admin.ch/efv/fr/home/themen/finanzstatistik/daten.html>

nécessaires à l'aménagement et au maintien de la qualité des infrastructures. Sans les ressources financières du FIF, la pérennité des transports publics en Suisse est menacée.

➤ **Le TRV ne peut pas être exploité de manière rentable.**

Pour la quasi-totalité des lignes, les recettes générées par les prestations de transport ne suffisent pas à couvrir les coûts. En moyenne sur le long terme, le taux de couverture des coûts (TCC) est d'environ 50% à l'échelle de la Suisse. L'évolution du TCC indique une hausse continue, à l'exception des années marquées par la pandémie de coronavirus. Pour 2024, l'OFT table sur un TCC d'environ 53%. Sans les contributions financières de la Confédération et des cantons, le TRV n'existerait probablement pas.

➤ **L'offre comme la demande ont fortement augmenté ces dernières années.**

Selon les chiffres de l'OFT, l'offre a progressé de 27% entre 2012 et 2023, tandis que la demande a enregistré +14% pendant la même période. D'une part, cela a permis d'augmenter les recettes, comme en témoigne la remontée du TCC. D'autre part, les coûts liés au TRV ont fortement progressé, comme le montrent les indemnités versées. Avec 0,6% par an entre 2012 et 2023, l'augmentation des coûts totaux par kilomètre productif est modérée.

➤ **Malgré des coûts en forte hausse, l'efficacité de l'indemnisation a été améliorée.**

Selon les chiffres de l'OFT, l'indemnisation par v-km a reculé ou s'est stabilisée ces dernières années. Le développement massif de l'offre et l'augmentation des coûts qui en a résulté ont permis des gains d'efficacité.

Dans ces conditions, imputer 15% de l'intégralité du programme d'allégement budgétaire aux transports publics est contestable. Ces coupes sont totalement disproportionnées et irréalistes. De telles économies ne peuvent être réalisées qu'au prix de réductions drastiques de l'offre. Selon le SEV, les mesures proposées sont donc contre-productives et aberrantes, tant du point de vue de la politique climatique que de la politique des transports.

2.1.2. Augmentation du taux de couverture des coûts dans le transport régional de voyageurs (1.5.15)

Concernant le TRV, le Conseil fédéral propose de relever le TCC, actuellement de 50% en moyenne pour toute la Suisse, de 2,5 points de pourcentage pour le porter à 52,5%. Pas plus tard qu'à l'automne dernier, le Conseil fédéral a mené la procédure de consultation relative au crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations du TRV pour les années 2026-2028. Dans ce projet, les indemnités ont déjà été réduites de plus de 10% par rapport aux besoins estimés par les ET. La raison pour laquelle le Conseil fédéral anticipe cette consultation avec le PAB 27 est pour nous incompréhensible, voire curieuse au regard de la procédure législative.

Dans son argumentation, le Conseil fédéral explique que l'augmentation du TCC se régulera quasiment d'elle-même du fait des hausses tarifaires adoptées fin 2023 et du nombre accru de voyageurs. Par conséquent, de nombreuses ET auraient pu générer des excédents au cours des deux dernières années. Les prévisions de recettes des ET seraient en principe trop basses. Le SEV met en doute cette estimation. Selon nous, il faut plutôt s'attendre à une augmentation des coûts dans le TRV. En effet, le développement de l'offre et l'électrification progressive des véhicules entraîneront des coûts d'investissement plus élevés.⁸ Nous pensons que le Conseil fédéral surestime le potentiel d'économies générées par les mesures d'efficacité et de priorisation. Pour les raisons suivantes, nous tablons sur un potentiel d'économies beaucoup plus faible :

- A ce jour, les commanditaires ont déjà pris de nombreuses décisions importantes concernant l'offre de transports publics pour la période 2026-2028. Les aménagements de l'offre pour les années à venir sont d'ores et déjà en cours de mise en œuvre. Annuler les commandes de matériel roulant n'est donc pas possible.
- La structure des coûts limite la marge de manœuvre visant à améliorer l'efficacité. Les possibilités d'influer sur les trois principaux postes de dépenses, à savoir les amortissements, les coûts

⁸ cf. UTP (2024) – Prise de position : financement à moyen terme du trafic régional voyageurs et du trafic local.

énergétiques et les salaires, sont restreintes. Des gains d'efficacité doivent en premier lieu être obtenus grâce à une réduction des coûts de personnel.

- Une augmentation des recettes par le biais d'une hausse des tarifs semble peu réaliste. Premièrement, une hausse des prix irait à l'encontre de l'objectif de la politique climatique visant à augmenter la part des transports publics dans la répartition modale. Deuxièmement, instaurer de nouvelles mesures tarifaires serait très impopulaire auprès des voyageurs et politiquement controversé, comme en attestent notamment les déclarations du surveillant des prix.
- De nombreuses ET ont épuisé leurs réserves pendant la pandémie de coronavirus et ne disposent plus d'aucune marge de manœuvre financière. En abandonnant des projets, elles s'exposeraient à de graves conséquences financières.
- La croissance démographique requiert un développement des transports publics, ne serait-ce que pour maintenir la part actuelle des transports publics dans la répartition modale. Aujourd'hui déjà, la Suisse compte neuf millions de résidents permanents. Selon la Confédération, leur nombre pourrait atteindre plus de dix millions d'ici à 2050. Cette évolution s'accompagne également d'un développement économique et social. Les transports publics jouent un rôle important dans l'attractivité d'une région et contribuent ainsi directement à la création de valeur économique. Les besoins en matière de mobilité ne cessent d'augmenter. Dans ses perspectives d'évolution du transport 2050, la Confédération table sur une croissance de 11% pour le trafic voyageurs.⁹

Aujourd'hui déjà, de nombreuses ET sont confrontées à une pénurie de personnel. Dans les transports publics, beaucoup d'employés ne constatent aucune amélioration de leurs conditions d'engagement. Le renchérissement n'ayant pas été pleinement compensé ces dernières années, ils subissent au contraire une perte de salaire réel. En sachant que les coûts variables liés au matériel roulant et à l'énergie sont relativement faibles, la seule possibilité de réduire les coûts à court terme réside dans les économies de personnel. Or celles-ci nuisent objectivement et subjectivement à la sécurité. En effet, en cas de perturbation, le personnel qualifié fera défaut et l'absence de personnel d'accompagnement nuira au sentiment de sécurité des voyageurs.

2.1.3. FIF : réduction des apports (2.19)

Une bonne infrastructure ferroviaire est la condition sine qua non pour un trafic ferroviaire sûr, ponctuel et performant. Le maintien en bon état et l'aménagement ciblé sont donc essentiels pour garantir qualité et performance à l'avenir également. Pour ce faire, les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire ont besoin de moyens financiers suffisants. Si la Suisse veut atteindre ses objectifs climatiques, elle n'a pas d'autre choix que de réduire radicalement ses émissions liées au transport. Cela ne sera possible qu'en augmentant considérablement la part des transports publics dans la répartition modale. Pour rendre possible une transition écologique et durable, les transports publics et le réseau ferroviaire devront disposer des capacités suffisantes de manière à prendre en charge le nombre accru de voyageurs. Dans le cas contraire, le transfert modal risque d'être voué à l'échec. Comme le pointe le manque de fonds récemment constaté pour le projet d'offre 2035, le financement des étapes d'aménagement décidées n'est déjà pas garanti à ce jour. Diminuer l'apport au FIF provenant de la redevance sur les poids lourds aggraverait encore le déficit de financement à long terme.

Les explications de la Confédération ne permettent pas de comprendre pourquoi cette contribution doit précisément être réduite de 200 millions de francs par an. Nous entendons l'argumentation de la Confédération selon laquelle tout aménagement de l'offre entraîne des coûts d'exploitation et d'entretien supplémentaires, mais une réduction du volume d'aménagements n'aurait certainement pas d'effet avant 2028. Suite aux derniers rapports sur le déficit de financement dans l'aménagement ferroviaire, une analyse de la situation financière du FIF s'impose. Le projet « Transports '45 » a été lancé à cet effet. Il a pour but de réévaluer et de prioriser les projets d'aménagement déjà décidés. Il serait donc logique d'attendre les résultats de cette analyse avant d'engager toute nouvelle mesure.

⁹ cf. Perspective RAIL 2050, chap. 1.2.1

2.1.4. FORTA : réduction des apports (1.5.14)

En privant les projets de transport urbain et périurbain de contributions financières, la réduction des versements en faveur du FORTA aurait pour effet, tout comme la réduction de l'apport au FIF, de retarder, voire de saper, la transition écologique urgente et nécessaire du transport. Cette mesure est en outre contraire aux objectifs stratégiques à long terme assignés par la Confédération. Concernant notamment la mise en œuvre concrète de la Perspective RAIL 2050, cela signifierait moins de moyens disponibles pour le trafic local. S'il s'agit effectivement de développer l'offre de transports publics sur les courtes et moyennes distances, il faut plus et non pas moins de moyens financiers. Nous avons du mal à comprendre dans quelle mesure des reports et des priorisations de projets d'aménagement pourraient générer des économies. Nous doutons qu'une économie de 100 millions de francs soit possible par ce biais. Quoi qu'il en soit, il serait là encore judicieux d'attendre les résultats du projet « Transport '45 » avant de décider de nouvelles mesures.

2.1.5. Suppression de l'encouragement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs (2.20)

Le fait que le Conseil fédéral tente de supprimer l'encouragement du trafic transfrontalier de voyageurs un an seulement après son introduction est, selon nous, inacceptable et témoigne d'une conception douteuse de la démocratie. Mais cela n'est que la suite logique de la démarche engagée jusqu'à présent par le Conseil fédéral, qui considère que cet instrument d'encouragement ne devrait jamais voir le jour. D'où sa décision de renoncer au crédit d'engagement pour l'année 2025. Mais le Parlement ne l'a pas suivi puisqu'il a budgété dix millions de francs pour 2025, contre la volonté du Conseil fédéral. Nous ne partageons pas le point de vue exposé dans le rapport explicatif, selon lequel les trains de nuit ne pourraient probablement pas être exploités de manière rentable d'ici à 2030, alors que les liaisons diurnes n'ont pas nécessité de financement initial. Comme le montrent les derniers rapports parus dans la presse quotidienne, la création de liaisons indépendantes dans le trafic ferroviaire international de voyageurs grandes lignes requiert de gros investissements initiaux. La rentabilité des trains de nuit dépend également du prix relatif par rapport aux voyages en avion et de la disposition à payer des voyageurs. Le fait est qu'il existe, y compris chez les prestataires privés, une offre de trains de nuit, qui ne cesse de se développer depuis quelques années. Il est indéniable que les liaisons ferroviaires internationales enregistrent une demande accrue, de nuit comme de jour. Le Parlement a donné pour mandat politique au Conseil fédéral de promouvoir les voyages respectueux du climat. Le financement initial prévu à l'art. 37a de la loi sur le CO₂ doit contribuer à mettre en place une alternative au transport aérien. Le Conseil fédéral ne peut et ne doit se soustraire à ce mandat.

2.1.6. Suppression partielle de l'encouragement des systèmes de propulsion alternatifs pour bus et bateau (2.21)

Comme pour l'encouragement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs, le Conseil fédéral doit également mettre en œuvre un mandat politique du Parlement demandant l'encouragement de systèmes de propulsion respectueux du climat. Le Parlement n'a délibérément pas fait de distinction entre trafic régional et trafic local. La loi sur le CO₂ s'applique à l'échelle de la Suisse, raison pour laquelle cela n'aurait pas de sens de limiter l'encouragement au seul TRV. En outre, cette approche est factuellement correcte puisque si nous voulons atteindre la neutralité climatique, il est important que les mesures visant à réduire les émissions de CO₂ ne s'arrêtent pas aux limites communales.

Dans le cadre des délibérations parlementaires relatives à la loi sur le CO₂, il a également été décidé de supprimer progressivement le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les entreprises de transports publics. Le remboursement devrait être abrogé dès 2026 dans le trafic local et dès 2030 dans le trafic régional de voyageurs. Avec le PAB 27, le Conseil fédéral entend contourner cette réglementation et avancer à 2027 la suppression du remboursement dans le trafic TRV. Selon les calculs présentés dans le rapport explicatif, cette mesure rapporterait au final dix millions de francs supplémentaires à la Confédération. Il en résulterait donc une surcompensation.

Mais force est de constater que les coûts d'acquisition des bus électriques sont actuellement plus élevés que ceux des bus diesel. A noter également qu'avant même de pouvoir circuler, ces véhicules exigent des investissements supplémentaires en termes d'installations. C'est pourquoi les ET ont des besoins financiers plus importants. L'abandon des aides et la suppression du remboursement de l'impôt sur les

huiles minérales limitent encore un peu plus la marge de manœuvre financière des ET et nuisent aux décisions d'investissement. Dans le TRV en particulier, il existe peu d'alternatives pour compenser la perte des revenus liés au remboursement de l'impôt sur les huiles minérales. Comme le montrent les indicateurs économiques des ET, le TRV ne peut en principe pas être exploité de manière rentable. C'est pourquoi les pouvoirs publics garantissent leur fonctionnement par des indemnisations. En sachant que ni les gains d'efficacité ni les augmentations tarifaires ne constituent des mesures réalistes, seules des réductions de l'offre ou la dégradation des conditions de travail restent envisageables pour diminuer les coûts.

Avec l'abandon partiel de l'encouragement des systèmes de propulsion alternatifs et la suppression prématurée du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales, le Conseil fédéral change les règles du jeu en cours de partie. Une telle décision n'est pas acceptable dans la mesure où elle crée un flou juridique et nuit au climat.

2.2. Autres mesures

2.2.1. Réduction de l'aide indirecte à la presse (2.11)

Lors de la session de printemps, le Parlement a décidé d'augmenter l'aide indirecte à la presse. Nous attendons du Conseil fédéral qu'il tienne compte de cette décision et renonce à réduire cette aide. Il est généralement reconnu qu'une démocratie forte a également besoin d'un paysage médiatique fort. Il est donc impératif de maintenir l'aide indirecte à la presse. Le SEV ne partage en aucun cas la position du Conseil fédéral, qui estime dans son rapport explicatif que la presse associative et de fondation jouent un rôle négligeable pour la formation de l'opinion. Nous sommes au contraire convaincus que la presse associative et de fondation a pris de l'importance ces dernières années. Et pour cause : du fait qu'elle se concentre sur l'actualité économique, la presse quotidienne perd de plus en plus de sa diversité d'opinions. La presse associative et de fondation fait donc contrepoids à la soupe médiatique habituelle.

2.3. En conclusion

Le SEV rejette catégoriquement les mesures d'allégement énoncées aux chiffres 2.1 et 2.2. Il les considère comme irréfléchies et inutiles puisqu'elles ne génèrent pas les économies escomptées. L'offre de transports publics a d'ores et déjà été planifiée pour les prochaines années. Les investissements nécessaires à l'acquisition de matériel roulant, à l'aménagement de l'infrastructure ou à l'embauche de personnel ont d'ores et déjà été réalisés. Les transports publics ont besoin d'une planification à long terme et se caractérisent par des coûts fixes élevés, raison pour laquelle les économies à court terme sont peu efficaces. En fin de compte, les propositions d'économie entraînent une réduction de l'offre de transports publics, détériorent les conditions de travail du personnel et nuisent au climat.

Le signal envoyé par ces mesures d'allégement, motivées exclusivement par des considérations financières, porte préjudice aux transports publics. Les améliorations de l'offre et de la qualité sont reconsidérées, la pression économique exercée sur les ET et le personnel augmente de manière inacceptable et le transfert modal indispensable à la politique climatique est remis en cause. Au bout du compte, ces mesures ont un effet négatif sur l'attractivité et l'acceptation des transports publics.

Nous maintenons que, compte tenu des exigences sans cesse croissantes des dernières années, les transports publics requièrent plus et non pas moins de moyens financiers. La politique et la société ne demandent pas simplement le maintien de l'offre, mais aussi son développement et son amélioration qualitative. En effet, les transports publics ont un rôle central à jouer dans la transition du transport nécessaire au regard de la politique climatique. Il est important d'augmenter de manière significative la part des transports publics dans la répartition modale. La décarbonisation des transports publics routiers est en outre indispensable pour atteindre les objectifs climatiques. Réaliser ces objectifs a toutefois un coût. Les mesures proposées n'allègent pas les finances fédérales, mais compromettent la transition écologique du transport.

3. Demandes

Le SEV exige du Conseil fédéral qu'il respecte les objectifs fixés par la Confédération en matière de politique des transports et de l'environnement et prenne au sérieux la volonté politique exprimée par le Parlement et la population. En d'autres termes, nous demandons au Conseil fédéral de développer l'offre

de transports publics conformément aux orientations qu'il a lui-même définies dans le cadre de la « Perspective RAIL 2050 ». Il a également pour mandat de contribuer activement à la réalisation des objectifs climatiques fixés pour 2050. Il est de son devoir d'élaborer, dans le cadre de ses compétences, des mesures politiques visant à mettre en œuvre les mandats constitutionnels et législatifs décidés par le Parlement et la population. Cela implique en outre la mise à disposition des ressources financières nécessaires. Nous rappelons également ici le mandat constitutionnel de la Confédération et des cantons en matière de desserte. La Confédération commande les offres de transport régional de voyageurs conjointement avec les cantons. Elle doit donc agir comme un partenaire crédible et fiable vis-à-vis des entreprises de transport. Le SEV demande au Conseil fédéral de supprimer purement et simplement les mesures d'allègement 1.5.14, 1.5.15, 2.11, 2.18, 2.19, 2.20, 2.21 et 2.36 ainsi que les modifications légales connexes.

Nous vous remercions d'ores et déjà de l'attention que vous voudrez bien accorder à la présente prise de position. Nous nous tenons à votre disposition pour toute question.

Avec nos salutations les meilleures

SEV – Syndicat du
personnel des transports

Matthias Hartwich
Président du SEV

Simon Burgunder
Coordinateur politique