

Transports '45

Entretien et renouvellement avant aménagement

Prise de position de l'UTP quant aux défis à relever et aux solutions à privilégier dans l'infrastructure ferroviaire





Sommaire

1	Coup d'œil sur la position de l'UTP	3
2	Synthèse	4
3	Croissance ferroviaire, l'histoire d'un succès	6
4	Défis à relever	8
	4.1 Côté dépenses: des besoins croissants en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire	8
	4.2 Côté financement: perte de recettes pour le FIF	11
5	Points clés concernant l'aménagement à venir (Transports '45)	13
6	Viabilité des besoins	14
7	Solutions proposées par la branche	15
	7.1 Mise en œuvre de la signalisation en cabine avec un nouveau système de communication ferroviaire à bord des véhicules	15
	7.2 Efforts de la branche pour économiser et alléger la charge du FIF	16
	7.3 Sécurisation du financement du FIF	17
	7.4 Réduction de l'écart entre le financement des projets portant sur le trafic d'agglomération et des projets FIF	17
8	Bilan et mesures proposées par l'UTP	18
9	Annexe	20



1 Coup d'œil sur la position de l'UTP

1. **Entretien et renouvellement avant aménagement:** ce principe défini par la loi ne doit pas rester vain; il doit être également s'appliquer à l'avenir dans le cadre de l'allocation des ressources. Il faut en cela tenir compte de **l'augmentation considérable des ressources nécessaires** à prévoir pour l'entretien et le renouvellement dans les années à venir, à la suite des aménagements réalisés et de l'augmentation du trafic.
2. Seule une infrastructure ferroviaire bien entretenue et adaptée aux besoins de la clientèle garantit **un trafic fiable et des trains ponctuels. Elle fonde l'utilité des aménagements futurs. Et toute la Suisse en profite.**
3. Les entreprises en charge de l'infrastructure ferroviaire sont aptes et prêtes à **utiliser efficacement** les ressources supplémentaires nécessaires à l'entretien et au renouvellement de l'infrastructure ferroviaire.
4. Les ressources du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) étant limitées, la potentialité des aménagements possibles décroît à mesure que les dépenses d'entretien et de renouvellement augmentent.
5. Malgré les besoins croissants en matière d'entretien et de renouvellement, il est impératif que **l'aménagement** des transports publics s'opère en continu et **en fonction de l'offre** afin de compenser l'évolution de la demande et de contribuer à l'augmentation de la part des transports publics dans le trafic global.
6. Afin que le fonds d'infrastructure ferroviaire dispose, à l'avenir également, de moyens suffisants pour l'entretien, le renouvellement **et** l'aménagement, il est nécessaire de le doter d'un **financement complémentaire** adéquat sous la forme d'une prolongation du **pour mille de TVA**, actuellement de durée limitée, et d'une autre source de financement durable (p. ex. reconduction de la part à affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales, éventuellement contributions des cantons à des projets d'aménagement).
7. L'UTP reconnaît et salue la volonté du Conseil fédéral de soumettre au Parlement un projet relatif à un financement complémentaire du FIF.
8. La branche des transports publics est prête et s'active déjà pour **contribuer à la réduction des coûts**. Les chemins de fer augmentent leur **efficacité** tandis que l'UTP s'efforce, en collaboration avec l'OFT, de simplifier les **normes et prescriptions sectorielles** et de parvenir à une **application plus pragmatique**.
9. Il convient de réduire l'écart important entre le financement des projets portant sur le trafic d'agglomération (financés par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, FORTA) et les projets FIF afin de rendre la **construction des lignes de tramway, de leurs prolongements et des systèmes de type métro** plus attrayante par rapport aux RER. Un cofinancement de la Confédération à des projets d'infrastructure des transports publics routiers (p. ex. dispositifs de charge, dépôts de bus) doit également être examiné.

2 Synthèse

Le modèle ferroviaire national est un succès: aucun autre pays européen ne compte, même approximativement, autant d'usagers du rail que la Suisse. En outre, l'offre ferroviaire est diversifiée et la ponctualité élevée. Ces acquis reposent en grande partie sur la solution de financement de l'infrastructure ferroviaire mise en place il y a plus de 25 ans. Au départ, il s'agissait du fonds de financement des transports publics (FTP) créé en 1998 puis du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) à partir de 2016. Les recettes à affectation obligatoire du FIF servent à financer le renouvellement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que le déficit de couverture de l'exploitation. Conformément à l'article 4 de la LFIF, les ressources doivent être utilisées en priorité pour répondre aux besoins en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire.

D'après les prévisions actuelles de recettes et de dépenses, le FIF risque de connaître un déséquilibre financier à partir de 2028 selon une simulation de l'Office fédéral des transports (OFT). Ce déséquilibre est à imputer à la fois à des besoins (supplémentaires) en matière de renouvellement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et à la suppression des apports au FIF. Du point de vue de l'UTP, il est donc **nécessaire de prendre des mesures et de procéder à des réformes importantes**.

Côté dépenses, le maintien de la qualité actuelle du réseau nécessite davantage de moyens pour l'entretien et le renouvellement (y compris le virage numérique des systèmes de régulation et d'arrêt automatique des trains). Dans les années à venir, les gestionnaires d'infrastructure (GI) devront faire face à une vague de renouvellements. De plus, certaines entreprises ferroviaires accusent un retard croissant dans le renouvellement de leur infrastructure depuis des années. Afin d'éviter à l'avenir une situation similaire à celle de l'Allemagne, il convient de prendre des mesures correctives dès **aujourd'hui**, d'accorder plus d'attention à l'entretien et au renouvellement, comme le prévoit également la loi, et donc d'y allouer davantage de moyens.

En matière d'aménagement, il convient d'accorder une plus grande importance à l'avantage résultant des aménagements de l'offre (en particulier l'augmentation ciblée de la demande grâce aux produits correspondants) lors du choix des mesures.

Côté financement du FIF, il convient de prolonger le pour mille de TVA actuellement de durée limitée afin d'élargir l'assise financière. En outre, d'autres sources de financement durables doivent être prévues (p. ex. reconduction de la part à affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales). Afin de stabiliser les liquidités du fonds et d'accroître

la sécurité de la planification, il convient également de renoncer à une diminution de l'apport au FIF dans le cadre du programme d'allègement budgétaire 2027. À l'avenir, il s'agira également d'éviter de financer de nouvelles tâches fédérales par une diminution des apports au FIF.

La branche des transports publics s'efforce de réaliser des économies ciblées en simplifiant les normes et standards souverains et internes à la branche. À cette fin, l'OFT et l'UTP/la branche ferroviaire ont déjà lancé un projet commun visant à réduire les coûts par des procédures accélérées, des prescriptions normatives allégées et le recours accru à des exceptions. Les gestionnaires d'infrastructure ont également lancé des initiatives visant à accroître leur efficacité et à dégager ainsi des moyens supplémentaires pour l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire.



3 Croissance ferroviaire, l'histoire d'un succès

Depuis l'année 2000, le trafic ferroviaire a doublé en termes de voyageurs-kilomètres. Les transports publics sont utilisés plus fréquemment et pour des distances toujours plus longues. La part du fret ferroviaire est également élevée en Suisse: plus de 70% des tonnes de marchandises traversent les Alpes suisses par le rail.

Le réseau ferroviaire suisse est donc utilisé plus intensivement que tout autre en Europe. En moyenne, 137 trains de voyageurs circulent chaque jour sur chaque ligne du réseau CFF. Les réseaux des autres entreprises ferroviaires (circulant sur voie normale et voie métrique) sont également très sollicités. La Suisse occupe aussi les premières places quant au nombre de trains de marchandises.

La forte demande et la forte densité du trafic entraînent une forte sollicitation du réseau. Le réseau ferroviaire doit donc être entretenu, renouvelé et aménagé en permanence. À partir de 2035, un premier cycle de renouvellement plus important sera également nécessaire sur les lignes du projet Rail 2000. Dès lors, les besoins en matière de renouvellement augmenteront sensiblement en raison des programmes d'aménagement réalisés au cours des 40 dernières années.

Depuis 2016, le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) est tenu à disposition pour financer ces dépenses. Il a été approuvé à une large majorité par le peuple et les cantons en février 2014 dans le cadre de la votation sur le «financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)» et a jusqu'à présent parfaitement fait ses preuves.

La sécurité de la planification s'est accrue et les processus de planification se sont stabilisés. Ces deux aspects sont extrêmement importants, car l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire constituent une tâche permanente à planifier et financer de manière fiable.

Dix ans après sa mise en place, le FIF montre toutefois qu'il a besoin d'être réformé. Cela résulte d'une part de la croissance du trafic: en raison de sa sollicitation accrue, il faut accorder davantage d'attention au réseau ferroviaire existant afin d'en garantir la disponibilité et la sécurité, c'est-à-dire investir davantage dans son entretien et son renouvellement. Aux CFF et aux RhB en particulier, le retard dans le renouvellement des infrastructures s'accumule depuis des années. Les infrastructures ferroviaires doivent en outre être aménagées afin de répondre à la demande croissante. D'autre part, le virage numérique ouvre de nouvelles possibilités pour améliorer l'utilisation et la gestion du réseau ferroviaire. Les exigences et les attentes envers le BIF ont changé depuis son instauration il y a dix ans.

La présente prise de position décrit les défis à relever à l'avenir et présente les solutions proposées par la branche dans l'intérêt des transports publics et de leurs usagers. Car les transports publics de Suisse doivent rester attrayants pour l'ensemble de la population à l'avenir avec un réseau généralisé, interconnecté, sûr et ponctuel.



4 Défis à relever

4.1 Côté dépenses: des besoins croissants en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire

Au printemps 2025, l'UTP a mené une vaste enquête auprès des acteurs de la branche afin de recenser les besoins financiers en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement jusqu'en 2050¹. Les besoins recensés couvrent environ 90% du volume total des indemnités prévues dans le cadre des conventions sur les prestations 2025-2028. Les quelque 10% restants ont été extrapolés d'après les besoins totaux recensés.

Le recensement des besoins sert également à mettre en œuvre une recommandation d'audit du Contrôle fédéral des finances (CDF). Dans son rapport du 6 avril 2023 intitulé «Audit de la planification et du contrôle des investissements concernant la priorisation du maintien de la qualité des infrastructures», il recommande aux gestionnaires d'infrastructure et à l'OFT de valider le retard pris en matière de maintien de la qualité et de l'intégrer dans un plan de réduction des retards réalisable dans le FIF.

Le résultat du recensement des besoins se présente comme suit:

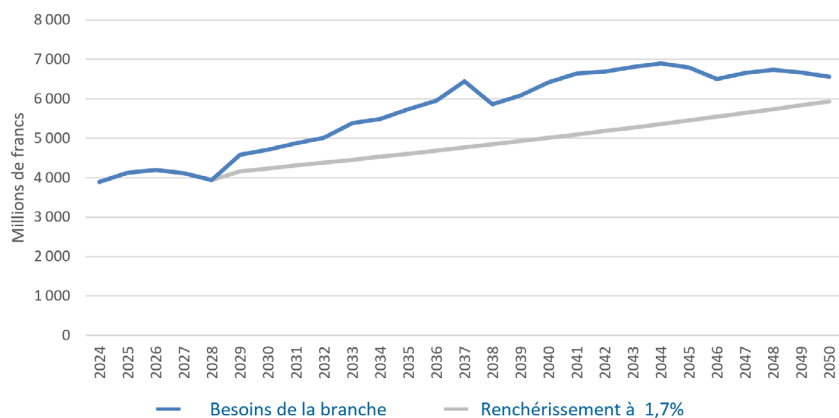


Illustration 1: Évolution des besoins en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement pour l'ensemble de la branche

¹ Les besoins des entreprises suivantes ont été recensés: CFF, BLS, SOB, TPF, RhB, MGI, RBS, SZU, TPC, TRAVYS, ZB, ASM.

L'entretien, le renouvellement et les coûts prévisionnels non couverts de l'exploitation sont financés par la Confédération dans le cadre de conventions sur les prestations (CP) quadriennales. Pour l'actuelle période CP 2025-2028, le volume de financement du plafond de dépenses CP s'élève à 16,4 milliards de francs. Au cours de la période CP 2029-2032, les besoins d'indemnisation de la branche augmenteront pour atteindre 19,2 milliards de francs (+17%), soit un taux de croissance annuel d'environ 5%. Puis les besoins financiers supplémentaires diminueront légèrement pour atteindre un taux de croissance moyen d'environ 4% par an jusqu'en 2040. Vers la fin de la période de recensement, la croissance continuera de ralentir tout en restant supérieure au taux de renchérissement supposé de 1,7% par an selon l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF)².

Digression: gestion inégale du renchérissement dans le financement ferroviaire

Dans la pratique, le renchérissement est compensé de manière différente dans le financement ferroviaire. En ce qui concerne l'aménagement du réseau ferroviaire, le financement des installations privées de trafic marchandises et l'infrastructure des données sur la mobilité, les arrêtés fédéraux prévoient des mécanismes dynamiques de compensation du renchérissement (indexation de la base de coûts). En revanche, les conventions sur les prestations ne prévoient pas de compensation dynamique du renchérissement, ce qui peut entraîner une dévaluation réelle des indemnités fédérales dans la pratique. Cette inégalité doit être corrigée. Un mécanisme dynamique de compensation du renchérissement doit également être prévu dans les conventions sur les prestations.

² Depuis son introduction en 1994, l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire calculé par l'Office fédéral de la statistique (OFS) affiche un renchérissement annuel moyen de 1,7%, soit 0,7% de plus que l'évolution des prix à la consommation.

Les besoins supplémentaires par rapport à la période CP en cours s'expliquent par les facteurs suivants:

1. **Renouvellement planifié de l'infrastructure:** dans le cadre d'un cycle de renouvellement optimal du point de vue du cycle de vie, les installations ferroviaires existantes sont remplacées dès qu'elles ont atteint la fin de leur durée de vie économique. Au cours des dernières décennies, ce principe n'a toutefois été que partiellement mis en pratique: certaines installations ferroviaires sont restées en service bien au-delà de leur durée de vie économique. D'une part, cela a entraîné un risque accru de défaillance et des coûts supplémentaires d'exploitation et d'entretien (chaque franc économisé sur le renouvellement augmente les coûts d'exploitation et d'entretien et réduit la disponibilité des installations). D'autre part, comme le montrent les rapports annuels sur l'état du réseau, certaines entreprises ferroviaires ont accumulé un retard dans le renouvellement de leurs installations ferroviaires, d'où des besoins supplémentaires en constante augmentation à l'avenir. Les besoins recensés permettront au moins de stabiliser ce retard.
2. **Virage numérique pour garantir les performances actuelles du réseau ferroviaire:** modernisation du réseau ferroviaire, notamment passage à la nouvelle génération de postes d'enclenchement, mise en place de la signalisation en cabine (SCab) côté infrastructure, modernisation de la communication ferroviaire, cf. aussi chapitre 6 ci-après consacré aux solutions proposées par la branche.
3. **Adaptations à l'évolution de la demande:** notamment prolongement des quais en raison de l'allongement des trains et mesures d'adaptation indispensables sur le réseau existant pour mettre en œuvre les étapes d'aménagement prévues.
4. **Prescriptions et normes:** notamment l'accès au chemin de fer avec la suppression des passages étroits et la garantie d'un accès sans obstacle (mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées). Mise en œuvre également des prescriptions en matière de protection de l'environnement (notamment passages à faune, biodiversité, prescriptions en matière de bruit) et de sécurité au travail.

Les conséquences d'un sous-financement des investissements de renouvellement sont présentées en annexe.

Bilan

Afin de garantir la ponctualité et la qualité du réseau, il faudra à l'avenir consacrer nettement plus de ressources à l'exploitation, à l'entretien et au renouvellement par rapport à la période de prestations en cours (taux de croissance annuels: 5% pour la CP 2029-2032 et environ 4% à partir des CP 2033 et suivantes).

4.2. Côté financement: perte de recettes pour le FIF

Conformément à l'art. 87a de la Constitution fédérale, les moyens suivants sont attribués de manière permanente au FIF pour financer ses dépenses:

- apport provenant des finances fédérales (indexé sur l'évolution du produit intérieur brut et le renchérissement; 2024: 2955 millions de francs)
- deux tiers au plus du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) (2024: 998 millions de francs)
- pour mille de taxe sur la valeur ajoutée (2024: 374 millions de francs)
- 2% des recettes résultant de l'impôt fédéral direct perçu sur le revenu des personnes physiques (2024: 284 millions de francs)
- contributions cantonales d'un montant de 500 millions de francs (indexées; 2024: 623 millions de francs)

5 Points clés concernant l'aménagement à venir (Transports '45)

Des fonds temporaires sont par ailleurs versés au FIF jusqu'en 2030 environ, notamment pour rembourser la dette existante du fonds³.

- pour mille supplémentaire de TVA (depuis 2018 jusqu'à fin 2030 au plus tard; 2024: 374 millions de francs)
- 9% du produit net de l'impôt à affectation obligatoire sur les huiles minérales mais 310 millions de francs par an au plus (2024: 267 millions de francs)

Ces deux sources de recettes sont supprimées et les apports au FIF ne cessent d'être réduits:

- dans le cadre du programme d'allègement budgétaire 2027, le Conseil fédéral propose aux chambres fédérales de réduire de 200 millions de francs par an l'apport résultant de la RPLP au FIF à partir de 2027. Sur cinq ans, cette perte s'élève à 1 milliard de francs. L'apport résultant de la RPLP avait déjà été réduit en 2024 et 2025 (74 millions et 300 millions de francs) afin d'alléger le budget fédéral.
- promotion du trafic marchandises intérieur et introduction de l'attelage automatique numérique (DAC, de l'anglais «digital automatic coupling»): réduction de l'apport provenant de la part fédérale sur le produit net de la RPLP au fonds d'infrastructure ferroviaire (environ 100 à 130 millions de francs par an).

Le Conseil fédéral propose en outre d'imputer au FIF la moitié des dépenses annuelles, soit 20 à 30 millions de francs, pour la mise en place de l'infrastructure des données sur la mobilité.

En contrepartie, le Conseil fédéral prévoit d'intégrer les véhicules électriques au système de la RPLP à partir de 2029 (avec toutefois un système de rabais temporaire jusqu'en 2035). Cela devrait renforcer l'objectif constitutionnel de la RPLP en qualité d'instrument de répartition des coûts selon le principe de causalité et de transfert du trafic lourd de la route vers le rail. L'UTP salue l'intégration des véhicules électriques qui permet également de maintenir la fonction de financement de la RPLP pour l'infrastructure ferroviaire et les projets de transport des cantons.

³ Le FIF a endossé les obligations de l'ancien fonds FTP et démarré le 1^{er} janvier 2016 avec un capital négatif de 8950 millions de francs, financé par une avance provenant des comptes fédéraux. Pour réduire cette avance, 50% des apports à affectation obligatoire résultant de la RPLP et l'impôt sur les huiles minérales doivent être utilisés (art. 11 LFIF). Fin 2024, l'avance remboursable s'élevait encore à 4,4 milliards de francs. Env. 700 millions de francs sont remboursés chaque année.

En pleine croissance, la Suisse a besoin d'une offre en pleine expansion et donc d'un aménagement continu des transports publics. Les objectifs climatiques fixés ne peuvent en outre être atteints qu'avec l'augmentation de la part des transports publics dans le trafic global.

À l'heure actuelle, des défis sont à relever dans le cadre de l'aménagement prévu pour les infrastructures de transport. Dans le domaine ferroviaire, les projets planifiés jusqu'à présent entraînent des coûts supplémentaires d'env. 14 milliards de francs. Dans le domaine routier, la population a rejeté la dernière étape d'aménagement lors d'une votation. Dans ce contexte, le DETEC a chargé l'EPF de Zurich de réaliser une hiérarchisation indépendante des projets d'aménagement. Les résultats de cette étude ont été publiés le 9 octobre 2025.

Pour l'UTP, il faut **mettre l'accent sur l'offre horaire future** et non sur des projets de construction individuels. Il convient d'accorder une plus grande importance à l'avantage résultant des aménagements de l'offre (en particulier l'augmentation ciblée de la demande grâce à un franc d'investissement réalisé) lors du choix des mesures.

Lors de la planification des étapes d'aménagement, il faudra continuer à veiller à ce que les mesures de renouvellement nécessaires au moment de la réalisation des aménagements soient prises en compte dans le calcul de la capacité d'expansion. Cela permettra d'éviter un surdimensionnement des étapes d'aménagement.

Bilan

La demande est forte et continue de croître. À l'avenir également, elle nécessitera un aménagement continu du réseau ferroviaire. L'établissement des priorités entre les projets d'aménagement doit se faire en fonction de l'utilité et de l'offre.

6 Viabilité des besoins

Selon l'analyse effectuée, les besoins en matière d'entretien et de renouvellement recensés par les gestionnaires d'infrastructure sont réalisables, même compte tenu des projets d'aménagement prévus. Cela suppose toutefois un délai suffisant pour

- la planification, le regroupement et l'adjudication des travaux;
- la planification des intervalles/concepts d'interruption nécessaires;
- la coordination avec les parties prenantes (en particulier les autorités cantonales et communales, les ETF, les autres GI, les tiers);
- la mise en place des capacités/du jeu du marché dans le secteur de la construction et des fournisseurs;
- la constitution des ressources humaines (impérative uniquement pour quelques GI).

La construction en cours d'exploitation est coûteuse et complexe. En cas de travaux de construction importants, comme ceux réalisés en 2025 dans le Laufonnais, entre Berne-Fribourg et Kreuzlingen-Weinfelden, il faut prévoir des interruptions totales. Un service de remplacement attrayant est proposé en parallèle à la clientèle pendant cette période. Par rapport à des interruptions (nocturnes) ponctuelles sur plusieurs semaines ou plusieurs mois, les interruptions totales présentent les avantages suivants:

- elles représentent un gain d'efficacité, de rapidité et de sécurité;
- leur impact sur les voyageurs est moindre;
- le service de remplacement fonctionne bien et il est bien accepté par la clientèle.

Bilan

La viabilité des prestations supplémentaires requises de la part des gestionnaires d'infrastructure est garantie si le délai est suffisant.

7 Solutions proposées par la branche

7.1. Mise en œuvre de la signalisation en cabine avec un nouveau système de communication ferroviaire à bord des véhicules

La stratégie ERTMS (European Rail Traffic Management System) publiée en 2023 par l'OFT prévoit le déploiement de la signalisation en cabine (SCab) à l'échelle du réseau. La signalisation optique des voies pour la conduite et l'arrêt automatique des trains ne devra donc plus être utilisée à l'avenir qu'à titre exceptionnel. Début juillet 2025, la branche ferroviaire a transmis à l'OFT un concept de mise en œuvre coordonné à l'échelle nationale et au sein de la branche. Ce concept décrit la mise en œuvre planifiée de la SCab avec l'ETCS (European Train Control System) Level 2 dans le cadre du nouveau système de communication ferroviaire européen FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) reposant sur la 5G des chemins de fer à voie normale (CFF, BLS, SOB et TPF).

La SCab s'accompagne du transfert de la technique de signalisation de la voie (signaux extérieurs) à bord des véhicules, ce qui permet d'augmenter la capacité, la disponibilité et la rentabilité du réseau ferroviaire. Les aménagements d'infrastructure nécessaires peuvent notamment être réduits ou des sillons supplémentaires peuvent être créés sur l'infrastructure existante (exemple de la ligne Thoune-Frutigen). Avec l'ERTMS, l'exploitation gagne aussi en flexibilité et en stabilité.

Quelque 2600 véhicules doivent être transformés ou équipés pour ce virage numérique. Les coûts de la migration sont estimés à environ 900 millions de francs d'ici 2037. Le financement de ces dépenses est actuellement à l'étude, des discussions avec l'OFT sont en cours. Depuis début 2025, la Confédération soutient les entreprises de transport ferroviaire (ETF) et les détenteurs de véhicules en vue des travaux préparatoires nécessaires dans le cadre d'une tâche systémique temporairement créée et intitulée «Équipement ERTMS des véhicules». Les dépenses correspondantes pour la période 2025-2028 seront financées par le FIF.

Bilan

La branche ferroviaire est confrontée à un virage numérique majeur avec la mise en œuvre de la stratégie ERTMS de l'OFT. Outre l'infrastructure ferroviaire, cela concerne également les véhicules qui devront être modernisés à l'aide des nouvelles technologies à partir de 2029 environ. Étant donné que les systèmes d'arrêt automatique (signalisation extérieure) sont transférés de l'infrastructure à bord des véhicules, un financement temporaire via le FIF semble approprié pour la modernisation des véhicules existants. Cependant, ce financement est conditionné à l'obtention de fonds supplémentaires pour couvrir ces coûts additionnels.

7.2. Efforts de la branche pour économiser et alléger la charge du FIF

L'ampleur de l'augmentation des besoins en matière d'entretien, de renouvellement et d'aménagement démontre clairement que les problèmes structurels du financement des infrastructures ne peuvent être résolus par la seule augmentation des recettes. Les entreprises ferroviaires sont tenues de contribuer activement à la réduction des coûts systémiques en mettant en œuvre des mesures relatives aux dépenses. Deux mesures sont primordiales.

Amélioration de l'efficacité: les entreprises ferroviaires ont lancé des programmes d'efficacité afin d'assurer un niveau de maintien de la qualité plus élevé à des coûts unitaires nettement inférieurs. Cela nécessite notamment davantage d'interruptions totales pour une prestation de service (plus) rentable. Par ailleurs, l'automatisation et le virage numérique entraîneront également des réductions d'effectifs dans l'exploitation et au sein des équipes de direction.

Normes souveraines et sectorielles: sous l'égide de l'Union des transports publics (UTP), la branche travaille avec l'OFT à une réforme des prescriptions et normes souveraines et sectorielles. Cette question est abordée à deux niveaux:

1. Réduction du nombre de prescriptions et normes existantes. Ce sujet sera abordé plus particulièrement dans le cadre de la révision de 2028 des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer.
2. Il s'agira notamment de gagner en flexibilité dans l'application des normes existantes.

Des exemples concernant la circulation des voyageurs, la mise en œuvre de la LHand et le renouvellement des voies ferrées démontrent que des économies de plusieurs millions peuvent être réalisées grâce à l'utilisation des conditions dérogatoires énoncées dans les réglementations.

Bilan

Afin d'alléger la charge du FIF, la branche ferroviaire collabore avec l'OFT pour réduire et assouplir les prescriptions et normes souveraines et sectorielles sous l'égide de l'Union des transports publics (UTP). L'objectif est de diminuer les coûts systémiques et de permettre un renouvellement plus rentable du réseau existant. Par ailleurs, les entreprises ferroviaires ont lancé des programmes globaux visant à améliorer l'efficacité.

7.3. Sécurisation du financement du FIF

La suppression de certaines ressources du FIF est détaillée au point 3.2. Ces pertes doivent être compensées.

Pour l'UTP, la prolongation du pour mille de TVA, actuellement de durée limitée et prévu jusqu'en 2030, est une priorité. Par ailleurs, d'autres sources de financement durables doivent être prévues (p. ex. reconduction de la part à affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales).

C'est la seule façon de constituer le fonds nécessaire au financement des besoins supplémentaires de renouvellement, d'aménagement et d'accélération du virage numérique.

7.4. Réduction de l'écart entre le financement des projets portant sur le trafic d'agglomération et des projets FIF

Des mesures sont également nécessaires concernant le financement des projets de transports publics en agglomération.

Actuellement, les RER et leurs nouvelles haltes sont financés à 100% par le FIF. Cependant, les nouvelles lignes de tramway, les systèmes de type métro ou les extensions de lignes de tramway ne reçoivent qu'une subvention de 35% à 40% maximum du coût du projet du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le reste du financement doit être assuré par les cantons, les villes et les communes. Cette situation crée un déséquilibre. Il en résulte de mauvaises incitations: il est financièrement beaucoup plus avantageux pour les cantons de planifier ou de réclamer de nouvelles lignes de RER, même si des extensions ou de nouvelles lignes de tramway constitueraient parfois des solutions plus performantes, plus rapides à mettre en œuvre et plus rentables. Pour corriger cette mauvaise incitation, il convient de:

- réserver davantage de fonds du FORTA pour des projets de transports publics en agglomération;
- soutenir les extensions et les nouvelles lignes de tramway ainsi que les systèmes de type métro grâce à une participation fédérale plus élevée, de l'ordre de 60% à 80%.

8 Bilan et mesures proposées par l'UTP

Selon une simulation de l'OFT, le FIF sera confronté à un déséquilibre financier à partir de 2028 compte tenu des prévisions actuelles de recettes et de dépenses et ce, sans même prendre en compte les défis à relever décrits précédemment. Une réforme concernant à la fois les dépenses et le financement du FIF est donc nécessaire pour garantir la performance future du réseau ferroviaire.

Nécessité d'une réforme des dépenses du FIF

Prévision de ressources supplémentaires pour l'entretien et le renouvellement

Afin de garantir la ponctualité et la qualité du réseau, des taux de croissance annuels de 5% (pour la CP 2029-2032) et d'environ 4% (à partir des CP 2033 et suivantes) sont à prévoir pour l'entretien et le renouvellement. Comme pour l'aménagement et les autres financements ferroviaires, une compensation systématique du renchérissement doit être mise en œuvre et intégrée à la planification budgétaire de l'OFT. Cette compensation systématique du renchérissement et les fonds additionnels alloués au maintien du réseau ferroviaire existant permettront également de respecter l'obligation légale en vigueur intimant de privilégier l'entretien et le renouvellement par rapport de l'aménagement.

Virage numérique

Dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie ERTMS de l'OFT, une solution doit être trouvée pour équiper les véhicules existants de la SCab. Étant donné que les systèmes d'arrêt automatique (signalisation extérieure) sont transférés de l'infrastructure à bord des véhicules, un financement temporaire via le FIF semble approprié pour la modernisation des véhicules existants.

Définition de l'aménagement en fonction de critères liés à l'utilité et à l'offre

L'établissement des priorités entre les projets d'aménagement doit de plus en plus se faire en fonction de critères liés à l'utilité et à l'offre. Dans ce contexte, il faut également adapter les incitations à la construction de tramways ou de systèmes de type métro plutôt que de lignes ferroviaires conventionnelles. De tels projets permettent souvent d'obtenir des solutions plus rentables que les RER. Par conséquent, le FORTA (projets portant sur le trafic d'agglomération) doit prévoir un financement accru des projets de tramway ou de systèmes de type métro afin de réduire les coûts globaux de transport.

Réduction des coûts par la réduction du nombre et l'application pragmatique des normes existantes

Le potentiel d'économie doit être pleinement exploité dans l'infrastructure ferroviaire. Les normes doivent en particulier être simplifiées et la flexibilité existante dans leur application doit être davantage mise à profit par l'OFT, la branche et les entreprises. De plus, l'efficacité des processus de planification, d'approbation et d'exécution doit être encore améliorée. Le cas échéant, des solutions plus adaptées et pragmatiques devraient également être mises en œuvre. En outre, les chemins de fer doivent améliorer leur efficacité grâce à l'automatisation et au virage numérique.

Nécessité d'une réforme du financement du FIF

Renforcement de la sécurité de la planification du FIF

La sécurité de la planification du FIF doit être renforcée. Il convient d'éviter toute réduction des apports au FIF (notamment dans le cadre du programme d'allègement budgétaire 2027).

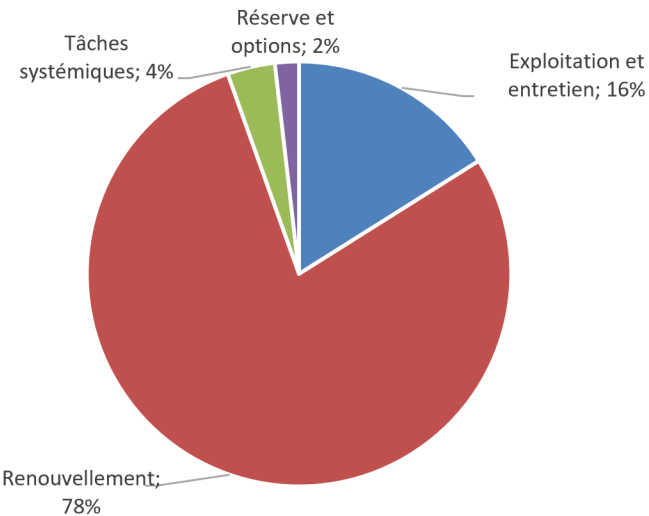
Élargissement de l'assise financière du FIF

Pour élargir l'assise financière, il est nécessaire de prolonger le pour mille de TVA actuellement de durée limitée. En outre, d'autres sources de financement durables doivent être prévues (p. ex. reconduction de la part actuellement à affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales). Ces mesures permettront de constituer le fonds nécessaire au financement des besoins supplémentaires de renouvellement, d'aménagement et d'accélération du virage numérique.

La mise en œuvre de ces mesures garantira la pérennité du succès des chemins de fer suisses. Les générations futures nous remercieront si nous prenons dès aujourd'hui les devants pour l'avenir avec courage et sagesse, à l'instar de nos parents il y a 25 ans lors de la création du premier fonds de financement ferroviaire. Suivons leur exemple et mettons en œuvre ces réformes sans tarder.

Scénarios d'un sous-financement continu des investissements de renouvellement

Le plafond de dépenses 2025-2028 adopté par les Chambres fédérales pour l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et les tâches systémiques est de 16,4 milliards de francs. Près de 80% de ce montant est alloué aux investissements de renouvellement des installations ferroviaires. L'exploitation, y compris l'entretien, ne représente que 16% des ressources CP 2025-2028 tandis que 6% sont consacrés aux tâches systémiques, à la réserve et aux options.



Le principal moteur de croissance CP réside dans le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. L'exploitation et l'entretien sont largement financés par les produits des sillons, lesquels augmentent continuellement avec la croissance du trafic. Les gains d'efficacité dans l'exploitation (p. ex. Traffic Management System) contribuent également à limiter la hausse des coûts.

La situation est plus tendue en ce qui concerne les investissements liés au renouvellement. Ci-après sont décrites les conséquences potentielles d'un sous-financement structurel continu du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire.

1. Ralentissement du renouvellement des infrastructures ferroviaires

Cela concerne notamment le renouvellement de la voie ferrée et l'assainissement des ouvrages d'art (ponts, tunnels, structures de soutènement). En conséquence:

- la disponibilité diminue. Cela entraîne:
 - une ponctualité moindre ou davantage de retards,
 - des ruptures de correspondance au niveau des nœuds,
 - une baisse de la satisfaction de la clientèle.
- le besoin d'entretien curatif à court terme s'accroît
- le retard à rattraper s'accumule (recul de l'entretien préventif)
- des surcoûts pour le FIF apparaissent à long terme en raison d'un renouvellement retardé

2. Virage numérique du réseau ferroviaire reporté

Cela concerne notamment l'introduction d'une nouvelle technologie au poste d'enclenchement et en radiocommunication. En conséquence:

- le risque de défaillance des technologies actuelles, parfois extrêmement obsolètes, s'accroît au poste d'enclenchement et en radiocommunication
- la disponibilité et la ponctualité diminuent
- la satisfaction de la clientèle baisse
- le besoin de dépannages à court terme s'accroît
- le retard à rattraper s'accumule
- des surcoûts pour le FIF apparaissent en raison d'une introduction retardée des nouvelles technologies

3. Améliorations tardives de l'offre pour la clientèle

En conséquence:

- les aménagements planifiés dans l'offre ne peuvent être mis en service faute de prolongations/d'aménagements des quais en gare (trains plus longs, augmentation du nombre de voyageurs sur les quais)
- les débords obsolètes freinent le transfert modal en trafic marchandises

4. Mise en œuvre retardée des prescriptions et des normes

Cela concerne notamment la mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées et des exigences environnementales (neutralité climatique et biodiversité).

En conséquence:

- l'assainissement des gares non conformes à la LHand est reporté au moins jusqu'à la fin des années 2030
- la décarbonation des véhicules d'infrastructure est retardée
- le remplacement des chauffages d'aiguilles au gaz est retardé
- les mesures de protection de la biodiversité (p. ex. ponceaux ou passages à faune) sont moins nombreuses
- les projets photovoltaïques pour augmenter la part des énergies renouvelables sont moins nombreux





VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
3005 Berne

www.utp.ch
info@utp.ch

Avril 2026