

Département de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
3003 Berne

Soumis à: consultations (admin.ch)

Berne, le 28 septembre 2026

Prise de position de l'UTP concernant le projet «Transports '45» visant à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale

Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de nous prononcer sur le projet «Transports '45», qui vise à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale. En tant qu'association faitière nationale des entreprises de transports publics, au sein de laquelle sont également représentés tous les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire de Suisse, l'Union des transports publics (UTP) saisit volontiers cette occasion pour s'exprimer dans le cadre de la consultation.

Un réseau ferroviaire existant en bon état et aménagé en fonction des besoins constitue la colonne vertébrale d'une mobilité durable. **L'UTP soutient ce projet. Elle est convaincue que le projet «Transports '45» est d'une importance capitale non seulement pour le rail, mais aussi pour l'avenir de l'ensemble des transports publics en Suisse, y compris les liaisons internationales avec les métropoles économiques des pays voisins, ainsi que pour le tourisme.** La stabilité du réseau ferroviaire, des capacités suffisantes ainsi que de bonnes correspondances entre le train et les autres modes de transport, tels que les transports publics routiers, la navigation fluviale et les remontées mécaniques, constituent les conditions essentielles de liaisons multimodales attrayantes dans les transports publics. Malgré les besoins croissants en matière d'entretien et de renouvellement, il est impératif que l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 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.

L'UTP est par ailleurs convaincue que la performance à long terme du système ferroviaire suisse ne dépend pas uniquement de l'aménagement de l'infrastructure. Sa robustesse, sa résilience ainsi que sa capacité à maintenir la fiabilité de l'exploitation ferroviaire dans un contexte climatique, technique et social en mutation sont tout aussi déterminantes. Le développement de l'infrastructure ferroviaire doit donc s'accompagner d'un financement suffisant des conventions sur les prestations conclues entre la Confédération et les gestionnaires d'infrastructure et être systématiquement axé sur un système global performant, résilient et orienté vers la clientèle.

Pour l'aménagement, il sera inévitable de définir des priorités, en tenant également dûment compte du potentiel des autres modes de transports publics. Du point de vue de l'UTP, l'intérêt de la clientèle doit toujours être au premier plan.

L'UTP soutient l'approche holistique de la Confédération, telle qu'elle est présentée dans le projet, concernant le développement des infrastructures de transport en Suisse. Nous partageons l'avis selon lequel une interaction équilibrée entre les modes de transport ferroviaire et routier, ainsi que de bonnes infrastructures de transport dans les agglomérations, constituent la base d'un système de mobilité solide et sont donc un facteur clé de réussite économique. Dans notre prise de position, nous nous concentrons toutefois sur les principaux aspects relatifs à l'infrastructure ferroviaire et aux instruments complémentaires de la Confédération qui y sont liés dans le cadre des programmes d'agglomération.

L'UTP porte une appréciation globalement positive sur le projet mis en consultation. Nous tenons toutefois à mettre en avant **cinq** points généraux décrits ci-après, qui nécessitent selon nous des **améliorations** substantielles.

1. Financement/dotation du fonds d'infrastructure ferroviaire

Afin que le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) dispose également à l'avenir de moyens suffisants pour l'entretien, le renouvellement et l'aménagement, il est nécessaire de lui allouer des ressources supplémentaires adéquates. L'UTP soutient donc expressément la prolongation prévue, pour une durée illimitée, du deuxième pour mille de la TVA actuellement limité à 2030.

Malgré ce financement supplémentaire, l'UTP estime toutefois qu'il subsistera un écart considérable entre, d'une part, les besoins financiers liés à la maintenance de la qualité des infrastructures et aux investissements prévus dans l'aménagement et la numérisation de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les ressources qui alimenteront le FIF. Les calculs de la branche montrent qu'avec le taux de croissance de 2,5 % prévu dans le projet mis en consultation pour les moyens consacrés à la maintenance de la qualité des infrastructures (ce qui correspond à la moyenne de l'augmentation annuelle de 2 à 3 % des moyens destinés à la maintenance de la qualité des infrastructures indiquée à la page 96 du rapport explicatif), il manquera environ 8 milliards de francs d'ici 2045 pour ce seul domaine.

Outre le montant des moyens disponibles, il est particulièrement essentiel pour les gestionnaires d'infrastructure de disposer de perspectives de planification fiables à long terme. La stabilité des investissements et du financement sur plusieurs années garantit une sécurité en matière de planification pour le personnel, l'étude des projets, les achats ainsi que pour le développement des compétences nécessaires au sein de la branche.

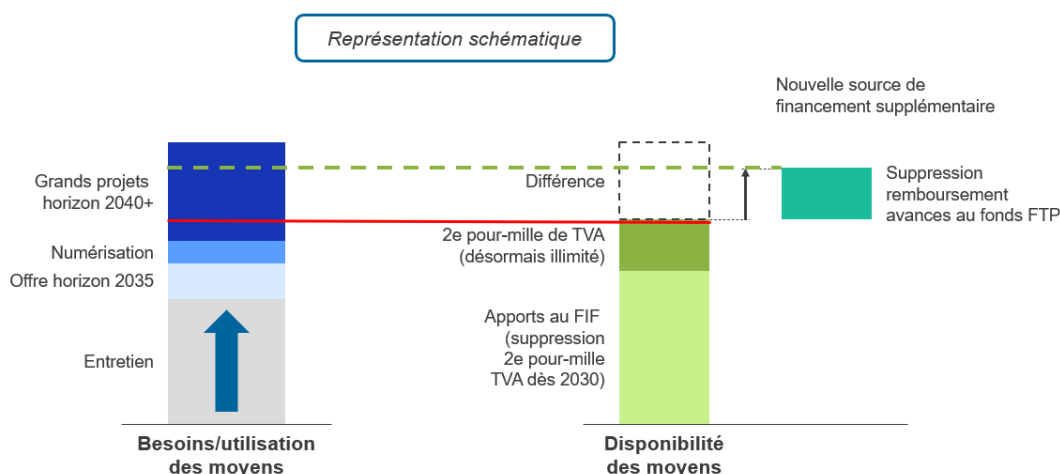
La branche des transports publics est pleinement consciente de sa responsabilité, à savoir fournir ses prestations de manière efficace tout en maîtrisant les coûts. C'est la raison pour laquelle elle s'emploie déjà activement à apporter sa contribution. D'une part, les entreprises de transport améliorent en permanence leur efficacité, ce qu'elles considèrent comme une mission permanente de leur orientation entrepreneuriale. D'autre part, l'UTP s'efforce, en collaboration avec l'OFT, de mettre en place des simplifications ne compromettant pas la sécurité dans les normes et les prescriptions de la branche relatives à la construction et à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, de mieux exploiter les marges de manœuvre et de parvenir à une application pragmatique des réglementations. Cette démarche présente un potentiel jugé important en vue de réaliser de nouvelles économies substantielles.

À l'avenir, il faudra accorder davantage d'attention au principe défini par la loi «Entretien et renouvellement avant aménagement» lors de l'allocation des ressources. Seule une infrastructure ferroviaire bien entretenue et adaptée aux besoins de la clientèle garantit un trafic sûr et fiable ainsi que des trains ponctuels. Afin d'assurer en outre l'extension de l'offre en fonction des

besoins, la numérisation de l'infrastructure ferroviaire et le développement à long terme du réseau avec des éléments structurants, deux options s'offrent à nous (cf. également l'illustration ci-après).

- a) Augmentation des moyens disponibles au sein du FIF et, par conséquent, création de sources de financement supplémentaires (= position de l'UTP)
- b) Renoncement à certains ou à la plupart des projets d'aménagement ou report de leur réalisation.

Illustration 1: utilisation et disponibilité des moyens pour le FIF



Synthèse

Outre la prolongation illimitée du deuxième pour mille de la TVA, une **source de financement supplémentaire** est nécessaire pour le FIF. Du point de vue de l'UTP, à côté d'autres options, la priorité est de **suspendre le remboursement des anciennes avances au fonds FTP**. Un report dans le temps permettrait d'atténuer, dans le respect des exigences du frein à l'endettement, les difficultés de financement du FIF attendues à partir de 2030 (cf. rapport explicatif de la Confédération, p. 97). L'UTP demande donc la modification législative ci-après ainsi qu'une modification des dispositions transitoires de la Constitution fédérale afin que la suspension du remboursement ne se fasse pas au détriment du FORTA.

Proposition 1

Loi fédérale sur le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire (loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire, LFIF, RS 742.140)

Art. 11 LFIF Remboursement des avances

¹ Les avances doivent être intégralement remboursées.

^{1bis} À compter du 1^{er} janvier 2028, le remboursement des avances est suspendu jusqu'à la fin de l'année 2045.

^{1ter} À compter du 1^{er} janvier 2046, le Conseil fédéral fixe le montant du remboursement dans le cadre du budget et de la planification financière.

² Inchangé

Constitution fédérale

Art. 196, 3^e titre, alinéa 2: *biffer*

L'UTP suggère en outre, afin de combler le déficit de financement qui subsisterait après la mise en œuvre de ces deux mesures, d'examiner la possibilité d'augmenter les contributions cantonales au financement du FIF et de soumettre cette option au Parlement pour discussion.

2. Aménagement du réseau ferroviaire: définition des priorités dans l'utilisation des moyens

Il convient de veiller à ce que les moyens du FIF destinés à l'aménagement soient utilisés de manière à produire le meilleur effet possible sur l'offre concrète. Même avec une source de financement supplémentaire, la définition de **priorités** s'impose, car tous les grands projets ne peuvent pas être réalisés simultanément. Par conséquent, l'UTP demande que l'**utilisation des moyens** soit réglementée de manière juridiquement contraignante et que des **priorités** soient définies par le biais de la modification législative suivante:

Proposition 2

Loi fédérale sur le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire (loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire, LFIF, RS 742.140)

1. Ordre de priorité dans l'utilisation des moyens

Art. 4, al. 1, let. b, LFIF Prélèvements du fonds

b. Aménagement: l'ordre de priorité ci-après s'applique pour l'aménagement.

- Projets d'infrastructure en cours de construction ou faisant l'objet d'une procédure d'approbation des plans
- Mesures complémentaires nécessaires au projet d'offre pour l'horizon de réalisation à moyen terme [p. ex. *mesures complémentaires à l'horizon 2035 dans le cadre du message 2027*]
- Mesures visant à mettre en œuvre la stratégie ERTMS conformément au mandat de l'OFT (numérisation)
- Éléments stratégiques du réseau déjà adoptés qui ne sont pas encore en cours de construction ou en procédure d'approbation des plans
- Mesures complémentaires supplémentaires nécessaires pour concrétiser pleinement les bénéfices des éléments stratégiques du réseau déjà adoptés
- Autres nouvelles mesures d'aménagement

L'actuel article 4, alinéa 2, de la LFIF, selon lequel les moyens du FIF doivent être affectés en priorité à l'exploitation et à la maintenance de la qualité des infrastructures, **doit impérativement être conservé.**

Numérisation de l'infrastructure ferroviaire: une infrastructure ferroviaire numérique permet d'établir un horaire plus dense, plus stable et plus ponctuel, et contribue à réduire les goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire. Les trains circulent de manière plus fiable, les correspondances sont plus sûres et les voyages gagnent en confort.

L'UTP salue l'orientation prise en faveur d'un financement du projet ERTMS (European Rail Traffic Management System) en dehors des conventions sur les prestations conclues avec les gestionnaires d'infrastructure. **Le milliard de francs prévu pour la numérisation du réseau, auquel s'ajoutent des moyens supplémentaires, permet de franchir une première étape importante vers la mise en œuvre de la stratégie ERTMS de la Confédération, mais ne suffit pas selon l'UTP.**

Les besoins globaux à long terme pour cette stratégie ERTMS concernant les chemins de fer à voie normale s'élèvent à 6,7 milliards de francs et comprennent, outre le renouvellement des installations de sécurité et la mise en place généralisée de la signalisation en cabine de conduite, le renouvellement de la radio ferroviaire, de la technique de conduite et d'autres technologies. Dans le cadre de la gestion du portefeuille FIF, il convient de veiller à ce que les moyens

nécessaires soient garantis sans interruption, y compris pour les tranches suivantes après le message 2027.

L'UTP recommande que les besoins de financement liés à la numérisation soient intégralement présentés dans le message 2027. Afin de garantir la sécurité de planification, une première **convention de mise en œuvre** d'un montant de 1 milliard de francs doit être sollicitée dans le message 2027, et une deuxième d'environ 6 milliards de francs doit l'être dans le message 2031. En outre, les moyens liés à la numérisation doivent être présentés et gérés comme un volet distinct dans la gestion du portefeuille FIF.

Enfin, nous soulignons qu'il est impératif que le message 2027 apporte davantage de transparence quant à l'évolution financière du FIF. En particulier, la gestion du manque de liquidités qui se profile au sein du FIF vers la fin des années 2020 et au début des années 2030 n'est pas suffisamment décrite dans le projet. **Il faut clarifier à partir de quand et dans quelle mesure un manque de liquidités est susceptible de se produire, quelles sont les options envisageables et quelles en seraient les conséquences.** Pour permettre une discussion ouverte, le message doit offrir **davantage de transparence sur le FIF, tant en ce qui concerne son évolution à long terme** (à l'instar de la simulation du FORTA sur la période 2026-2045 de la figure 16 du rapport explicatif) **que l'impact financier à long terme des aménagements décidés.**

3. Aménagement progressif du réseau et articulation avec le développement de l'offre

Pour la clientèle, il est essentiel que l'aménagement s'aligne systématiquement sur la demande: de la demande à l'offre, puis à l'infrastructure. L'UTP salue donc l'aménagement progressif du réseau ferroviaire, avec des horizons échelonnés en matière d'offre et de réalisation pour le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

L'UTP partage l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'extension de l'offre à l'horizon 2035 est indispensable, permet de remédier aux goulets d'étranglement les plus urgents et revêt une priorité élevée afin d'accroître les avantages pour la clientèle. Des mesures ciblées en matière d'infrastructure, associées à une augmentation de la cadence grâce à la numérisation et/ou à des trains plus longs, permettent un accroissement rapide des capacités sur les lignes les plus urgentes du point de vue de la clientèle.

Le trafic marchandises ferroviaire a lui aussi besoin, pour assurer ses prestations, de meilleures conditions-cadres (capacité, vitesse et accessibilité des installations de transbordement), qui permettent une offre compétitive et rentable.

L'UTP recommande que la mise en œuvre de ces mesures d'infrastructure conserve une priorité élevée, même dans le cas d'un éventuel manque de liquidités au sein du FIF (cf. également le point 2 ci-dessus). Les projets sur le point d'être mis en œuvre doivent être réalisés dans leur intégralité, sans retard et indépendamment de la prolongation du pour mille de la TVA. Si cet aménagement n'a pas lieu, divers tronçons du réseau ferroviaire risquent d'être véritablement saturés dans un avenir proche (en particulier sur le Plateau, dans l'Arc lémanique et dans la région de Zurich). L'attractivité du rail en tant que mode de transport en souffrirait fortement.

Synthèse

L'UTP **soutient** en principe **l'aménagement progressif du réseau proposé ainsi que l'offre qui y est associée (en premier lieu pour l'horizon 2035)**. Nous estimons toutefois que les **corrections** suivantes s'imposent:

Proposition 3

a) Projets manquants pour le message 2027/offre à l'horizon 2035

Dans certains cas, la suppression de projets, notamment pour l'offre à l'horizon 2035, n'est pas compréhensible. Si cette décision était maintenue, leur suppression pourrait avoir des répercussions négatives notables sur la qualité de l'offre dans des régions entières. En particulier, les projets qui ont déjà fait l'objet d'un examen approfondi et qui sont liés à des crédits déjà accordés (du fonds d'agglomération par exemple) et, par conséquent, s'inscrivent dans une approche globale des transports, ne devraient pas être abandonnés.

b) Une perspective à long terme avec une planification concrète et évolutive de l'offre

L'UTP salue le développement progressif du réseau. Dans le même temps, nous constatons qu'il n'existe actuellement aucune vision d'avenir largement partagée pour le développement du rail à long terme. Du point de vue de l'UTP, cet état de fait est compréhensible compte tenu du caractère urgent et des délais très courts dans lesquels les travaux relatifs au message 2027 ont été menés, d'autant plus que la dotation du FIF doit impérativement être réglée rapidement. En revanche, une perspective à long terme devrait être élaborée sans délai dans le cadre des travaux relatifs au message 2031. Cette **conception de l'offre à long terme doit être axée sur la demande (trafic voyageurs et trafic marchandises)** et refléter non seulement le potentiel de l'infrastructure à voie normale, mais aussi celui des chemins de fer à voie métrique (y compris les lignes de tram et les systèmes de type métro), tout en tenant compte de manière adéquate du trafic marchandises ferroviaire dans la **hiérarchie de planification**. En s'appuyant sur l'horizon 2035, il convient en priorité, dans ce dernier cadre, de poursuivre l'aménagement des capacités entre le Plateau et la Suisse orientale, de supprimer les restrictions qui subsistent aux heures de pointe et d'améliorer encore les temps de parcours grâce à l'application systématique de la hiérarchie de planification sur les axes est-ouest et les corridors nord-sud. Par ailleurs, les fluctuations de la demande doivent être prises en compte de manière méthodique dans le processus de planification et mises en œuvre. Il convient en outre de veiller à ce que les éléments stratégiques du réseau apportent également un bénéfice effectif au trafic marchandises ferroviaire. Toutes ces mesures permettraient de garantir à l'avenir l'adoption des projets clés les plus efficaces du point de vue de l'offre (cf. également le chiffre 4 ci-dessous). **L'UTP demande à être étroitement associée à ce processus et souhaite que celui-ci soit conçu de manière participative.**

Afin de préserver néanmoins les acquis du développement progressif du réseau dans une perspective à long terme, la conception de l'offre à long terme aux **horizons 2040 et au-delà** (par analogie avec l'horizon 2035) doit être complétée à chaque fois par des **projets d'offre évolutifs, exploitables et réalisables**, qui seront présentés dans les messages 2031 et suivants. Cette démarche est absolument nécessaire, car, par exemple, le projet de voie multiple Zurich–Winterthur prévoit d'ores et déjà la construction d'un élément d'infrastructure qui devrait être mis en service en 2038 et qui influera considérablement sur le projet d'offre dans la région de Zurich et en Suisse orientale.

Du point de vue de l'UTP, ce principe (**perspective à long terme avec des étapes d'offre concrètes et évolutives**) doit être ancré **plus clairement dans le message 2027**.

4. Évaluation des projets clés et des mesures complémentaires

La décision relative aux éléments stratégiques du réseau doit impérativement être guidée par les bénéfices maximaux que les différents projets peuvent apporter à l'offre et à la clientèle pour l'ensemble du système ferroviaire. D'un point de vue axé sur la demande, l'UTP estime que les grands projets proposés suivants doivent être considérés comme importants – et dans cet ordre:

- 4^e voie Zurich Stadelhofen (+ petits projets correspondants);
- gare souterraine de Genève Cornavin;
- tunnel de base du Zimmerberg II;

- extension des capacités à Bâle (installations d'accueil de la gare CFF, Margarethenbrücke);
- Lucerne (tunnel Dreilinden et gare terminus souterraine);
- Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds: ligne directe.

Selon notre estimation, les moyens financiers ne suffisent pas pour mettre en œuvre tous les aménagements prévus dans les messages 2027 et 2031. **Du point de vue de l'UTP, il est donc nécessaire de redéfinir les priorités parmi les éléments stratégiques du réseau.** Dans le cas contraire, compte tenu du volume financier disponible, la mise en œuvre subira d'importants retards. Si cette appréciation venait à se confirmer, l'UTP estime que, dans une perspective globale du réseau de transport,

- (1) le projet «Nouvelle ligne ferroviaire Innertkirchen–Oberwald (tunnel multifonctionnel du Grimsel)» ne devrait **pas être adopté** dans le cadre du message 2027 et que
- (2) les projets «augmentation des capacités du RER bâlois; ligne diamétrale de Bâle» et «restructuration du nœud de Lucerne; gare de passage de Lucerne» **ne devraient pas être retenus dès à présent pour le message 2031, mais faire l'objet d'une redéfinition des priorités.**

L'UTP soutient la modification proposée de l'article 48c, alinéa 2^{bis}, de la LCdF, de sorte qu'un avant-projet achevé soit désormais une condition préalable à la décision concernant un élément stratégique du réseau.

Compte tenu de leur importance centrale pour le réseau ferroviaire suisse, nous mettons en avant deux projets pour lesquels les travaux correspondants doivent être menés en priorité absolue afin qu'ils soient prêts à temps pour le message 2031:

a) Morges–Perroy

Il est incontestable que la ligne Lausanne–Genève nécessite de toute urgence un accroissement des capacités. En conséquence, le Parlement a approuvé le projet Morges–Perroy dans le message 2023. L'UTP s'était déjà clairement prononcée en faveur de cet aménagement à l'époque.

Ce projet est de nature à créer les redondances nécessaires et à supprimer les goulets d'étranglement les plus urgents; son utilité globale reste par ailleurs incontestée. **L'UTP demande donc que l'avant-projet soit mené à bien en priorité absolue.**

b) Suppression du goulet d'étranglement Heitersberg

Dans la suite de la planification et dans le message 2031, il est impératif d'accorder une place suffisante, dans une perspective nationale, à la planification à long terme de l'axe est-ouest, afin de disposer rapidement d'une perspective financièrement supportable et réalisable. Malgré les aménagements proposés dans le cadre de l'horizon 2035, l'axe Olten–Zurich, et en particulier la zone du Heitersberg, reste l'un des plus grands goulets d'étranglement en Suisse en termes de capacités. En conséquence, en coordination avec les travaux de planification Est-Ouest, il convient de préparer un projet clé indispensable pour cet axe en vue de son intégration contraignante dans le message 2031 et de l'inclure dès à présent au chapitre 2.1.12.1 du rapport explicatif.

Mesures complémentaires

Enfin, nous tenons à souligner que les éléments de réseau structurants ne peuvent produire pleinement leurs effets que si **les mesures complémentaires nécessaires sont également mises en œuvre.** Les mesures complémentaires requises et leur financement doivent donc être présentés de manière globale dès l'évaluation et la définition du niveau de priorité d'un élément stratégique du réseau. Seule cette approche permettra de comparer en toute transparence les coûts réels d'un projet clé et les bénéfices qu'il permet d'obtenir en matière d'offre.

L'expérience montre que les mesures complémentaires aux projets clés nécessitent des investissements supplémentaires représentant environ 40 % des coûts de l'élément stratégique du réseau concerné. Les **mesures complémentaires** prévues dans le message 2027, **d'un montant de 1,8 milliard de francs, constituent une première tranche nécessaire**, mais elles ne suffisent pas. Sans mesures complémentaires supplémentaires, les avantages visés pour la clientèle dans le cadre des grands projets approuvés risquent de n'être que partiellement concrétisés, tandis que des coûts considérables seront induits. **Il convient donc de prévoir, dans le message 2031, des moyens supplémentaires affectés à des mesures complémentaires pour les horizons 2040 et 2045.** Il faut garantir une planification et une mise en œuvre en temps utile afin que les projets clés puissent déployer pleinement les avantages escomptés en matière d'offre. Actuellement, seuls 10 % des moyens nécessaires sont prévus à l'horizon 2045.

5. Trafic d'agglomération: supprimer les mauvaises incitations et augmenter la part fédérale pour les projets de tram et autres projets similaires

Aujourd'hui, le financement des projets de transports publics dans les agglomérations est marqué par une mauvaise incitation structurelle. En effet, alors que la Confédération finance à 100 % les projets d'infrastructure ferroviaire, elle ne contribue qu'à hauteur de 30 à 40 % aux coûts des projets de tram et des systèmes de type métro, avec un maximum de 50 % (art. 17d, al. 1, LUMin). Les cantons et les communes doivent donc financer eux-mêmes la majeure partie des projets de tram ou de métro.

Deux «sources de financement» distinctes

La différence dans le niveau de participation financière de la Confédération s'explique par le fait que les infrastructures ferroviaires et celles des trams/métros sont financées par deux «sources de financement fédérales» distinctes: les chemins de fer par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), tandis que les projets de tram et de type métro sont financés par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Dans les agglomérations, les nouvelles lignes de tram et les systèmes comparables (par exemple, la LimmattalBahn) présentent un fort potentiel pour attirer de nouveaux usagers des transports publics, ce qui correspond à l'objectif que la Confédération – ainsi que l'UTP – souhaitent atteindre: augmenter la part des transports publics dans le volume total du trafic. À cela s'ajoute le fait que les trams et les systèmes de type métro présentent trois avantages majeurs par rapport au chemin de fer: ils sont généralement moins coûteux, nécessitent moins d'espace et peuvent être mis en place plus rapidement.

Mauvaise incitation et inégalité de traitement

Les régimes de financement actuellement inégaux entre le chemin de fer et le tram/métro créent de **mauvaises incitations**. Ils compliquent le financement de projets de tram/métro pertinents et de projets comparables, y compris les infrastructures de bus, et influent sur la définition des priorités dans les villes et les agglomérations. Même si un projet de tram/métro s'avérait plus judicieux sur le plan des transports et plus avantageux sur le plan économique, les cantons et les communes sont incités à privilégier un projet de chemin de fer, car ce dernier ne pèse pas sur leur budget.

L'UTP demande donc une augmentation de la part fédérale dans le FORTA pour les projets de tram, les systèmes de type métro et les infrastructures de bus, afin de corriger le désavantage systématique dont ils font l'objet et d'orienter davantage les décisions d'investissement sur les bénéfices pour les transports plutôt que sur la logique de financement. Les adaptations législatives présentées ci-après sont nécessaires.

Proposition 4

Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin, RS 725.116.2)

Art. 17d LUMin Montant des contributions

Al. 1^{bis} (nouveau)

1^{bis} Par dérogation à l'alinéa 1, les contributions de la Confédération aux projets de tram, aux projets de type métro et aux projets de transports publics comparables, ainsi qu'aux projets relatifs à l'infrastructure de bus, s'élèvent à un taux compris entre 70 et 80 %.

Art. 17f Moyens destinés au trafic d'agglomération

..... représentent en général entre 11 et 15 % [au lieu de: 9 et 12 %] des dépenses prévues dans le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération.

En résumé, l'UTP soutient l'orientation générale du message Transports '45.

Ce projet crée les conditions indispensables au financement durable du FIF, à la mise en œuvre de l'extension de l'offre à l'horizon 2035, à la numérisation à long terme de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'au développement à long terme du réseau ferroviaire.

Les corrections formulées doivent être apportées au cours du processus politique à venir, sans mettre en péril l'adoption en temps voulu de ces bases fondamentales. Un retard important compromettrait la sécurité de la planification et des investissements dans la branche et retarderait le développement de l'offre.

Pour conclure, nous tenons à souligner une nouvelle fois que la branche des transports publics est consciente de sa responsabilité, à savoir fournir ses prestations de manière efficace tout en maîtrisant les coûts et évalue en collaboration avec l'OFT, comment des économies de coûts substantielles peuvent être réalisées dans les normes et les prescriptions de la branche relatives à la construction et à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Nous vous remercions encore une fois de nous avoir donné la possibilité de formuler cette prise de position et de prendre en compte nos propositions.

Avec nos salutations les meilleures,



Dr Fabian Schmid
Président



Ueli Stüchelberger
Directeur