

Communiqué de presse

Berne, le 28 septembre 2026

Transports '45

L'UTP soutient Transports '45, mais demande davantage de moyens pour le Fonds d'infrastructure ferroviaire

L'Union des transports publics (UTP) soutient le projet du Conseil fédéral concernant Transports '45. L'élément central du projet, à savoir l'alimentation du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), est essentiel. L'UTP relève toutefois un besoin de correction dans le financement du fonds et exige un ordre de priorité défini dans la loi quant à la manière dont les moyens du FIF doivent être employés. De plus, la mauvaise incitation qui touche actuellement les projets d'agglomération doit être corrigée.

L'UTP a présenté aujourd'hui sa réponse à la consultation relative au projet du Conseil fédéral concernant «Transports '45» lors d'une conférence de presse. «Ce projet n'est pas seulement capital pour les chemins de fer, mais aussi pour l'avenir de l'ensemble des transports publics suisses et leur raccordement à l'étranger», expose le directeur de l'UTP Ueli Stüchelberger. L'UTP juge le projet majoritairement positivement. Un besoin de correction existe cependant sur certains points.

Une source de financement supplémentaire est nécessaire

Un financement supplémentaire du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) est nécessaire afin d'assurer des moyens suffisants aussi bien pour le maintien de la substance que pour le développement du réseau ferroviaire. En effet, une infrastructure ferroviaire bien entretenue est une condition à la fiabilité et à la ponctualité de l'offre de transports publics. Dans le même temps, la hausse des besoins de mobilité de la population nécessite un aménagement axé sur l'offre. Garantir ces deux aspects nécessite une source de financement en sus de la pérennisation proposée par la Confédération du pour mille de TVA limité à 2030, sans quoi des retards se produiront déjà au début des années 2030 dans la réalisation de projets déjà décidés. L'UTP propose pour ce faire de suspendre jusqu'en 2045 le remboursement des «dettes FTP» créées lors de la construction de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). «Ce report permettra d'atténuer le problème financier attendu dès 2030 dans le FIF sans entrer en conflit avec les objectifs d'économies de la Confédération», explique Daniel Schafer, président de la commission Infrastructure de l'UTP et directeur général du BLS.

L'entretien avant l'aménagement: garantir les bases de transports publics attrayants

Afin que le chemin de fer reste performant, il y a lieu d'ancrer dans la loi de façon plus contraignante la priorité actuelle du maintien de la substance sur l'aménagement. Suffisamment de moyens doivent être garantis pour le maintien de la substance dans le cadre du message 2027. Les projets d'aménagement déjà décidés qui amélioreront sensiblement l'offre de transports publics à l'horizon 2035 doivent figurer en seconde priorité. Au troisième rang suit la numérisation de l'infrastructure ferroviaire. Seulement ensuite arrivent les grands projets à long terme, eux aussi classés par priorités selon leur utilité pour l'ensemble du système de transports publics: «L'aménagement doit toujours être axé sur la plus grande utilité pour la clientèle et la rentabilité», souligne le directeur général des CFF Vincent Ducrot.

L'UTP partage le point de vue du Conseil fédéral selon lequel l'offre à l'horizon 2035 est indispensable afin de résorber d'importants goulets d'étranglement sur le réseau. L'association estime cependant que certains projets biffés du message 2027 par le Conseil fédéral devraient être maintenus. Leur abandon péjorerait sensiblement l'offre dans certaines régions. L'UTP demande à être étroitement impliquée dans le processus de planification.

Supprimer une mauvaise incitation dans le trafic d'agglomération

De plus, l'UTP demande à la Confédération de corriger la mauvaise incitation actuelle dans les projets d'agglomération. Tandis que le FIF couvre entièrement les coûts des projets ferroviaires, la Confédération ne contribue qu'à hauteur de 30 % à 50 % maximum aux projets de tram ainsi qu'aux infrastructures de bus relevant du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

De tels projets sont cependant souvent meilleur marché et réalisables plus rapidement que des chemins de fer classiques, et présentent un grand potentiel d'augmentation de la part modale des transports publics, laquelle constitue un objectif fixé par la Confédération. «La plus forte croissance de l'habitat est actuellement observée dans les agglomérations. C'est pourquoi un développement de l'offre de transports publics y est un levier décisif pour augmenter la part de ces derniers sur le total du trafic», indique le président de l'UTP et directeur du RBS Fabian Schmid.

► [Réponse de l'UTP à la consultation](#)

Le contexte de Transports '45

En 2025, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a annoncé une phase de réflexion concernant l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, intitulée «Transports '45». Ulrich Weidmann, professeur à l'EPFZ, a été mandaté pour analyser et définir les priorités entre les projets prévus pour tous les modes de transports (ferroviaires et routiers). Le Conseil fédéral a élaboré un projet de consultation sur la base de ce rapport et l'a présenté le 19 juin 2026. La consultation prendra fin le 9 octobre 2026.

Renseignements

Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP | 031 359 23 35 | 079 613 77 01
Bruno Galliker, porte-parole de l'UTP pour la Suisse romande | 031 359 23 38
Valentin Abbet, porte-parole de l'UTP pour la Suisse romande | 031 359 23 46