transfair
Dein Personalverband

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Monsieur le conseiller fédéral
Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Remarque: ce texte a été traduit automatiquement en français avec Microsoft Copilot. Pour le document original, veuillez sélectionner l'allemand (changement de langue en haut de la page).

Berne, 14 octobre 2026

Prise de position de transfair sur le projet « Transports '45 »

Monsieur le Conseiller fédéral Rösti,

Nous saisissons volontiers l'occasion de prendre position sur le projet « Transports '45 ». En tant qu'association du personnel du service public et des transports publics, nous saluons sur le principe l'approche du Conseil fédéral consistant à présenter un projet global pour le développement de la mobilité. transfair soutient le développement nécessaire de la mobilité multimodale afin d'offrir à la population et à la place économique suisse un service fiable et accessible qui relie les régions entre elles.

transfair considère comme prioritaire de garantir un financement suffisant et durable des transports publics, y compris des transports publics routiers. En première priorité, le financement doit servir **à l'entretien et au renouvellement des infrastructures existantes**, en deuxième priorité à la poursuite de la **numérisation**, qui permet une meilleure exploitation des capacités disponibles, et en troisième priorité aux projets déjà approuvés ainsi qu'à un **développement du réseau axé sur la demande**. Ce dernier point reste essentiel afin de gérer durablement le développement et l'exploitation du réseau en raison de la hausse prévue de la demande. Les extensions doivent en outre contribuer à accroître la part modale et, par conséquent, à atteindre les objectifs climatiques de la Suisse.

Le financement ne doit pas être considéré uniquement sous l'angle de l'infrastructure ; le personnel concerné doit **impérativement être pris en compte**. Le personnel est un facteur clé du développement sur l'ensemble de la chaîne de mobilité. Une approche globale, de l'offre à l'exploitation (production) en passant par l'infrastructure technique, doit toujours intégrer le personnel. Lors de son Congrès de branche Transports publics 2025, transfair a adopté à ce sujet une résolution que nous vous joignons volontiers en annexe.

Financement du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

Pour transfair, l'alimentation du FIF est essentielle, car celui-ci sera de plus en plus sous-financé. Cette situation est également imputable au programme d'allégement budgétaire 2027 de la Confédération, qui réduira les ressources versées au FIF à partir de 2027. Dans les prochaines années, le FIF ne pourra financer ni les besoins d'entretien et de renouvellement des infrastructures existantes, ni leur développement et leur numérisation. Selon la loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire, le financement de l'entretien et du renouvellement est prioritaire. Dans la proposition du Conseil fédéral relative à « Transports '45 », les moyens prévus pour l'entretien et le renouvellement sont trop faibles. À elles seules, les conventions sur les prestations conclues avec les gestionnaires d'infrastructure devront à l'avenir se situer nettement au-dessus de la hausse du renchérissement de la construction ferroviaire, estimée à 1,7 % par an. Afin de garantir les travaux d'entretien et les renouvellements, il faut prendre en compte le retard actuel, l'entretien courant ainsi que les besoins d'entretien et de renouvellement qui augmentent également en raison du développement du réseau. Outre le renchérissement de la construction ferroviaire, il convient aussi de tenir compte de l'indice suisse des prix à la consommation, qui reflète la hausse des coûts de personnel.

Afin qu'en parallèle aux étapes de développement technique, le personnel conserve de bonnes conditions de travail, que les employeurs puissent assumer leur responsabilité sociale et qu'ils restent attractifs pour les spécialistes dont ils ont besoin, transfair demande la mise en œuvre des mesures suivantes :

- Millième de TVA : comme le propose le Conseil fédéral, le millième supplémentaire de taxe sur la valeur ajoutée, actuellement limité jusqu'en 2030, doit être maintenu sans limitation dans le temps comme source de recettes pour le FIF, à hauteur de 0,1 point de pourcentage (soit 0,2 point de pourcentage au total).
- Financement supplémentaire : selon les chiffres présentés dans le rapport explicatif, il manquera environ 8 milliards d'ici 2045 rien que pour maintenir la qualité de l'infrastructure. Actuellement, le remboursement des dettes « FTP » pèse sur le financement de

l'infrastructure. Comme la situation va fortement se dégrader, transfair propose de mettre fin, au 31 décembre 2027, à l'amortissement, au paiement des intérêts et au remboursement des dettes, et d'amortir le solde du prêt restant. Les articles correspondants relatifs au remboursement des avances dans la loi sur le FIF ainsi que dans les dispositions transitoires de la Constitution fédérale, art. 196, ch. 3, doivent être adaptés ou supprimés. À titre d'alternative compatible avec le frein à l'endettement, transfair soutient également la demande de l'UTP de suspendre le remboursement jusqu'en 2045.

- Même si les mesures proposées précédemment du côté du financement étaient mises en œuvre, des moyens supplémentaires resteraient nécessaires. transfair recommande donc d'examiner et de mobiliser également d'autres sources de financement.

Planification et transparence des moyens du FIF

La sécurité de la planification est d'une importance décisive pour le financement d'infrastructures qui nécessitent des perspectives à long terme. Cela vaut également, en parallèle, pour le personnel concerné ; une planification stratégique fiable du personnel, visant à garantir les ressources et le savoir-faire, évite les incertitudes. **Afin d'éviter des fluctuations extrêmes des effectifs, la gestion des moyens du FIF doit en outre être assurée de manière transparente et à long terme**. transfair recommande donc pour le FIF une planification financière et des liquidités selon le modèle du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Numérisation : système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)

transfair voit dans la numérisation du réseau à voie normale, dans le cadre de la stratégie ERTMS, une possibilité de créer des capacités supplémentaires. Les coûts des équipements nécessaires à cette fin sont certes énormes, mais probablement nécessaires pour garantir également la compatibilité visée avec l'infrastructure européenne. transfair souligne toutefois que les étapes de numérisation et l'introduction généralisée du système de contrôle de la marche des trains ETCS Level 2 entraîneront de nombreuses vulnérabilités et dépendances. transfair porte un regard critique sur les conséquences possibles à cet égard.

Sur le plan financier, transfair se rallie à la proposition formulée dans la prise de position de l'UTP. Un montant de 1 milliard de francs devrait être demandé dans le message 2027 ; à cela s'ajoute une deuxième tranche d'environ 6 milliards de francs dans le message 2031. Ces montants doivent permettre de couvrir les coûts effectifs et de garantir la mise en œuvre à long terme de la stratégie ERTMS. Afin d'assurer la transparence sur les coûts réels de la numérisation, transfair demande en outre que ceux-ci soient gérés comme une partie distincte du portefeuille du FIF.

Développement du réseau ferroviaire

transfair soutient le développement d'éléments stratégiques du réseau et les mesures complémentaires correspondantes, qui visent à améliorer l'offre et à apporter une plus-value à la clientèle. Pour les étapes de développement et leur contenu, transfair se réfère aux explications et aux priorités de l'UTP (demande 2 de la prise de position de l'UTP). En conséquence, transfair soutient également la proposition figurant dans la prise de position de l'UTP (demande 3 et section 4). Lors de l'examen des étapes de développement, il convient de toujours intégrer d'emblée des considérations liées au personnel, afin de pouvoir prévoir, par exemple, des stratégies d'augmentation des effectifs en temps utile.

Trafic d'agglomération

Afin d'augmenter la part des transports publics dans le volume total de trafic, il est indispensable de développer l'offre de mobilité multimodale. Pour cette raison, transfair considère qu'il est fondamental de soutenir pleinement le développement des transports publics routiers (trams, métros et bus). Cette stratégie doit être poursuivie aussi bien dans les villes que dans les agglomérations et les régions rurales. À cette fin, transfair soutient la demande de l'UTP (augmentation de la part fédérale du FORTA) afin de corriger la mauvaise incitation dans le financement des transports publics routiers. Actuellement, les cantons et les communes supportent entre 50 % et 70 % des coûts des projets de tram ou de métro. Pour les projets d'infrastructure ferroviaire (p. ex. un RER), cette part est de 0 %, car la Confédération prend entièrement les coûts à sa charge. Bien que les projets de tram ou de métro soient souvent moins coûteux, plus rapides à réaliser et moins gourmands en surface, les cantons et les communes ont un avantage financier à opter pour une infrastructure ferroviaire.

Remarque sur l'acceptation démocratique de « Transports ´45 »

Le projet prévoit de reprendre des projets autoroutiers contre lesquels le peuple suisse s'est prononcé il y a deux ans lors d'une votation populaire. Dans ce contexte, le rapport technique présenté par l'ETHZ est placé au-dessus de la volonté populaire. transfair estime qu'une telle démarche pourrait compromettre l'acceptation démocratique de l'ensemble du projet soumis au vote. Avant une éventuelle votation, la population doit être informée de manière transparente de cette circonstance.

Conclusion

Compte tenu des besoins croissants en transports publics et de leur importance pour les objectifs climatiques, nous soutenons le message « Transports ´45 ». transfair tient à ce que le personnel

concerné et son développement à long terme soient pris en considération. Les gestionnaires d'infrastructure (GI) et les entreprises de transport public (ET) sont responsables de leur stratégie de personnel, et leur planification des ressources dépend d'un financement fiable et à long terme. Le risque d'un financement incertain pour les GI, mais aussi pour les ET, doit donc être réduit au minimum. Les lacunes de financement peuvent entraîner des réductions abruptes de personnel. Si les moyens prévus dans les conventions sur les prestations sont trop faibles, cela a rapidement des conséquences sur le personnel.

Dans la perspective de gains d'efficacité chez les GI et les ET, il est possible d'examiner des possibilités de simplifier les réglementations et de les appliquer de manière pragmatique. Mais pour transfair, une chose est claire : les mesures d'efficacité et d'économie ne doivent pas être mises en œuvre sur le dos du personnel. Le personnel est un facteur clé pour le développement, l'exploitation et le maintien de l'offre de transports publics en Suisse. Il fournit un engagement considérable dans des conditions parfois très difficiles et mérite de bonnes conditions de travail. Pour garantir également celles-ci, un financement suffisant et durable des infrastructures et de l'offre de transports publics dans son ensemble est nécessaire.

Avec nos meilleures salutations

transfair – Ton syndicat

Greta Gysin
Présidente et conseillère nationale

Bruno Zeller
Responsable de la branche Transports publics

Annexe :

Résolution du Congrès de branche TP de transfair 2025