

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Laure Jatton et consorts - Train d'économies unilatéral au niveau fédéral : quelles répercussions sur les transports publics vaudois ? (25_INT_24)

Rappel de l'interpellation

La Confédération a annoncé un programme d'économie qui fait planer une réduction de sa participation au subventionnement des transports publics en matière de trafic régional des voyageuses et voyageurs (TRV) sur trois axes :

- Suppression des moyens d'encouragement pour l'acquisition de bus électriques ;
- Hausse du taux de couverture des coûts du TRV dès 2027 ;
- Pour les lignes hors trafic local, suppression immédiate du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales au lieu de 2030.

Cette réduction du financement fédéral, en particulier celui lié à la décarbonation de la flotte des transports publics, a des répercussions directes sur le transfert modal et sur les entreprises de transports financées en grande partie par les collectivités publiques locales. Rappelons que dès 2026, les transports urbains ne seront plus exonérés de la taxe sur les carburants, cette suppression d'exonération découlant de la loi fédérale sur le CO₂. Cette modification, qui va dans le sens de transition énergétique, est tout à fait légitime.

Toutefois, la Confédération avait prévu une compensation notable : le subventionnement des investissements en matière d'électrification de la flotte des Transports publics via un crédit d'engagement de 282 millions alloué au financement des technologies de propulsion électrique entre 2025 et 2030 (prise en charge de 30% des surcoûts du matériel roulant). La Confédération prenait en charge un forfait correspondant à un tiers du surcoût d'un bus électrique engagé en transport urbain par rapport à un bus thermique, dans la mesure où les bus électriques sont nettement plus onéreux à l'acquisition.

Supprimer cette participation financière entrave grandement, pour certaines entreprises de transports publics, la transition énergétique. In fine, dans les faits soit celle-ci est reportée de plusieurs années, soit les collectivités publiques finales, les communes pour le canton de Vaud, doivent couvrir ce manque de financement fédéral.

Dans sa Politique climatique - Plan climat vaudois 2ème génération Janvier 2025, le Conseil d'Etat mentionne à plusieurs reprises la mobilité comme étant un des leviers principal de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le Conseil d'Etat mentionne notamment « Le report modal vers les transports publics et les modes actifs, à savoir le vélo et la marche, constitue le second levier d'action central ».

Son catalogue de mesures intègre 11 mesures liées à la mobilité, dans celles-ci on peut citer les deux mesures emblématiques :

- MO-4 Poursuivre le renforcement des lignes de transport publics régionales
- MO-8 Poursuivre le soutien aux entreprises de transports publics dans leurs efforts de transition énergétique

Dans son document, le Conseil d'Etat évoque l'importance du financement public de la transition énergétique : « Les finances publiques sont un levier important et nécessaire. En phase avec ses engagements climatiques, l'État de Vaud consacre une part importante de son budget de fonctionnement et d'investissement (investissements propres, subventions, fonds, prêts et garanties) aux mesures en faveur du climat, ceci via de nombreuses politiques publiques ». Et le CE cite expressément la mobilité, via notamment les transports publics.

Or, et au vu des menaces qui planent sur les financements fédéraux et en sachant que ce sont les communes qui financent une grande partie du transport urbain en particulier, nous nous interrogeons sur une possible compensation par le Canton de la réduction du soutien fédéral.

Par conséquent, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il face aux réductions annoncées par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC - Office fédéral des transports OFT ?*
- 2. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de maintenir le taux maximal de subventionnement d'exploitation aux lignes de trafic urbain selon l'article 18 de la loi sur la mobilité et les transports publics ?*
- 3. Dans le cas d'une réduction des subventions fédérales, quelles mesures le Conseil d'Etat prévoit-il de prendre pour atteindre ses objectifs de report modal et développer l'offre de transport public dans les régions ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

En septembre 2024, le Conseil fédéral a annoncé un vaste programme d'économies visant à réduire les dépenses de la Confédération de 3,6 milliards de francs dès 2027 et de 4,6 milliards d'ici 2030. Ce plan touche divers secteurs, notamment le social, le tourisme, les infrastructures routières, la formation, la culture, la coopération internationale, la presse, le sport et l'administration, tandis que l'armée est épargnée par ces mesures.

En mars 2025, dans le cadre de la consultation fédérale, les Cantons ont exprimé leur mécontentement face à ce programme, critiquant notamment le manque de concertation de la part du Conseil fédéral. Ils ont souligné que les Cantons n'avaient pas été associés aux travaux préparatoires, alors qu'ils sont directement concernés par ces mesures. Les Cantons ont appelé à une coordination entre les différents échelons de l'État pour assurer un assainissement durable des finances fédérales sans transfert unilatéral de charges.

Les résultats de cette consultation sont en cours d'évaluation par le Conseil fédéral. Aucune décision finale n'a encore été prise concernant la mise en œuvre des mesures proposées.

Réponses aux questions

1. Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il face aux réductions annoncées par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC - Office fédéral des transports OFT ?

Le Conseil d'Etat s'est positionné sur cette question dans le cadre de la consultation fédérale sur les mesures d'allègement de la Confédération, soutenant pleinement la position de la Conférence des gouvernements cantonaux (CdC).

En substance, compte tenu de la dégradation de la situation financière du canton depuis deux ans et d'une planification prévoyant des comptes déficitaires durant les cinq prochaines années au moins, le Conseil d'Etat s'oppose à tout transfert de charges direct ou indirect de la Confédération aux cantons, qui ne ferait que de déplacer un déséquilibre financier d'un échelon à un autre. En ce sens, il rejette les mesures d'allègement proposées.

En particulier, dans le domaine des transports publics, il s'est exprimé ainsi dans le cadre de la consultation:

- **Infrastructure ferroviaire : FIF - réduction des apports (mesure 2.19)**

La mesure vise à réduire de 200 millions de francs par an l'apport provenant de la part de la RTPL (redevance sur le trafic des poids lourds), ce qui représente près de 15% des dépenses annuelles prévues pour des projets d'aménagement.

Le Canton de Vaud s'oppose à la mesure de la Confédération. Tous les projets d'infrastructure décidés doivent être construits et l'aménagement nécessaire des infrastructures en vue de la réalisation des objectifs de politique climatique de la Confédération ne sauraient être freinés pour des raisons financières. Le financement des étapes d'aménagement décidées par le Parlement doit impérativement être garanti. Par ailleurs, des liquidités suffisantes doivent continuer à être à disposition pour l'exploitation et le maintien de la sécurité et de la qualité, ainsi que pour le futur aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

- **Transport régional: augmentation du degré de couverture des coûts dans le transport régional de voyageurs (mesure 1.5.15)**

Cette mesure vise à augmenter le degré de couverture des coûts dans le transport régional de voyageurs. Elle se cumule avec la mesure d'économie 2.21 "*Suppression partielle de l'encouragement des systèmes de propulsion alternatifs pour bus et bateaux*".

Le Conseil d'Etat s'oppose à cette mesure. Les moyens actuellement prévus par le crédit d'engagement 2026-2028 sont déjà insuffisants pour répondre aux enjeux climatiques et aux exigences de qualité et de sécurité. Ils ne permettent pas d'atteindre l'ambition pourtant exprimée par le Conseil fédéral de vouloir pérenniser des transports publics régionaux attractifs.

Une réduction supplémentaire du subventionnement fédéral viendra péjorer la situation dans un contexte où les entreprises de transports publics sont engagées dans un cycle de renouvellement lourd de leurs moyens d'exploitation (rames, dépôts, décarbonation), et font face par ailleurs à un important renchérissement dans le cadre de leurs chantiers d'infrastructures ou leur cycle d'acquisition de nouveaux véhicules.

Cela pourrait conduire à une stagnation de l'évolution du taux de couverture des lignes de transport, voire une baisse.

Les entreprises de transport public n'auront pas la capacité de compenser les surcoûts. Cela pourrait avoir pour conséquence une réduction de l'offre ou des hausses tarifaires mettant en péril l'accessibilité financière des transports publics pour le plus grand nombre d'usagers. La transition vers des technologies de propulsion plus écologiques pourrait également être freinée.

- **Transport de voyageurs / décarbonisation: suppression partielle de l'encouragement des systèmes de propulsion alternatifs pour bus et bateaux (mesure 2.21)**

La mesure 2.21 du programme vise à avancer de 2030 à 2027 la suppression du droit au remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour le transport régional de voyageurs utilisant des technologies de propulsion alternative.

Cette mesure d'économie se cumule avec la mesure d'économie 1.5.15 « *Augmentation du degré de couverture des coûts dans le transport régional de voyageurs* ».

Le Canton de Vaud s'oppose fermement à cette mesure, estimant qu'elle pénaliserait les entreprises de transport public en augmentant leurs coûts d'exploitation, alors que les renouvellements en matériel roulant décarbonés ne font que démarrer. Cette augmentation pourrait entraîner une réduction de l'offre de transport ou une hausse des tarifs pour les usagers, compromettant ainsi l'accessibilité financière des transports publics. De plus, le Canton souligne que cette mesure risque de freiner la transition vers des technologies de propulsion plus écologiques, en contradiction avec les objectifs environnementaux poursuivis.

2. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de maintenir le taux maximal de subventionnement d'exploitation aux lignes de trafic urbain selon l'article 18 de la loi sur la mobilité et les transports publics ?

Selon la LMTP, l'Etat peut accorder une subvention d'exploitation aux entreprises de transport dans le domaine du trafic urbain. (art. 6, al 1 et 2).

Cette subvention d'exploitation allouée aux lignes de trafic urbain est limitée à 50% au plus ; mais elle ne peut dépasser au maximum la somme des montants suivants (LMTP, art. 18, al 1):

1. le 50% des intérêts des emprunts, garantis par l'Etat et les communes et souscrits selon l'article 17, alinéa 1 ;
2. le 50% des amortissements comptables des installations et équipements calculés selon les dispositions de la législation fédérale ;
3. le 12,5% des autres charges d'exploitation, y compris les intérêts sur les engagements courants.

La situation financière du Canton a jusqu'à présent toujours permis, hormis situation particulière, de subventionner l'exploitation des lignes de trafic urbain aux taux maximums autorisés par la LMTP.

Le maintien ou non du taux maximum de subventionnement d'exploitation aux lignes de transport public urbain sera analysé dans le cadre des recherches d'économies demandées par le Conseil d'Etat, et en tenant compte des priorités à donner dans la poursuite du développement des transports publics dans le canton pour soutenir le report modal.

3. Dans le cas d'une réduction des subventions fédérales, quelles mesures le Conseil d'Etat prévoit-il de prendre pour atteindre ses objectifs de report modal et développer l'offre de transport public dans les régions ?

Le Conseil d'Etat mène une politique volontariste de développement des transports publics depuis 20 ans. En témoigne, la forte évolution des indemnités de transport public, qui ont augmenté de 64 % entre 2014 et 2024 pour atteindre 295 millions en 2024.

Concernant les infrastructures, la participation du Canton au fonds FIF a passé de 29,5 millions à 41,5 millions entre 2016 et 2024.

Cet engagement du Conseil d'Etat en faveur des transports publics a permis, entre autres de:

- développer le RER Vaud: prolongement dans plusieurs régions (Nord vaudois, Broye, Chablais, etc); cadence à 4 trains par heures entre Cully et Cossonay; financement de l'acquisition de matériel roulant plus capacitaire (trains à 2 étages)
- renforcer, dans le cadre du Plan climat, l'offre des lignes de bus régionales
- réaliser le tunnel du LEB

Aujourd'hui, de nombreux projets d'infrastructures, petits et grands, sont à l'étude, en cours de planification ou déjà en travaux : le développement du m2 et la réalisation du m3; le prolongement de l'Aigle-Leysin, la construction du tramway entre Lausanne et Renens et son prolongement jusqu'à Villars-Ste-Croix, la réalisation d'une boucle de raccordement de l'Orbe-Chavornay, ou encore la réalisation d'infrastructures qui permettront d'augmenter l'offre sur plusieurs chemins de fer des compagnies régionales (Aigle-Sépey-Les Diablerets; LEB, notamment).

Ces initiatives permettront de poursuivre le développement des transports publics dans le canton de Vaud au cours des prochaines années, permettant l'atteinte d'un réseau performant et cohérent, capable de répondre aux besoins du plus grand nombre — en semaine comme le week-end, en soirée comme aux heures de pointe ou aux heures creuses.

Malgré un contexte budgétaire contraint, le Conseil d'Etat réaffirme sa volonté de poursuivre l'amélioration de l'offre de transport public. Pour les projets de sa compétence, il concentrera ses efforts sur le trafic régional et les projets les plus structurants et les plus urgents.

Concernant les projets de développement des infrastructures financées par le fonds FIF, le Conseil d'Etat continue de s'engager pour les défendre auprès de la Confédération.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 4 juin 2025.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni