



Questionnaire concernant le projet de consultation sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF; contre-projet à l'initiative populaire « Pour les transports publics »)

Généralités

1) Grandes lignes du projet

- a) Etes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet?

Oui, nous sommes d'accord avec le fait qu'il faille assurer à long terme le financement de l'infrastructure ferroviaire et qu'il faille planifier dès maintenant les étapes de l'extension de l'offre ferroviaire avec un programme de développement stratégique à long terme (STEP). Si nous sommes d'accord de façon générale, nous sommes par contre réservés, voir opposés à certaines mesures de financement. Nous proposons ci-dessous quelques alternatives. De façon générale, il est juste de réfléchir parallèlement au financement futur à la fois de la route et du rail (voir projet séparé mais simultané sur la modification de la loi sur la vignette autoroutière sur lequel nous avons aussi pris position). Si nous voulons avoir réellement un système de transports garantissant une mobilité durable, plus de moyens devraient être affectés au rail et aux transports publics en général par rapport à la route (voir sous 1) b).

Comme l'indique le rapport explicatif p. 17, l'objectif du Conseil fédéral est de promouvoir une mobilité durable. Pour ce faire, il ne suffit pas que le réseau routier et le réseau ferré soient financés durablement pour être performants, écologiques, économiques et sûrs – on ne saurait d'ailleurs parler d'un réseau routier écologique. A notre avis, l'objectif d'une mobilité durable ne peut être atteint seulement par des mesures de financement supplémentaires pour la route et le rail pour faire face à la demande croissante de transports, les prévisions annonçant une augmentation du transport des voyageurs et du trafic marchandises d'environ 60 à 70% jusqu'en 2030. Augmenter l'offre engendre inévitablement une augmentation de la demande. Ainsi l'aménagement de l'offre (rail 2000 principalement) des transports publics de Suisse a engendré une augmentation de la demande de près de 30% depuis 1996, bien davantage que l'augmentation de la population. Sur le plan financier, l'augmentation de l'offre n'entraîne pas seulement des coûts d'investissements uniques (construction de nouvelles voies ou tronçons, augmentation des capacités) mais aussi d'exploitation et d'entretien plus importants car les réseaux de transport sont nettement plus sollicités.

Il faut donc aussi étudier des mesures à prendre pour freiner l'augmentation de la demande des transports par route mais aussi des transports publics si l'on veut maintenir pour ces derniers des critères tels que ponctualité, fiabilité, confort minimum d'utilisation etc. Dans cette perspective, il s'agit en particulier de densifier l'habitat en zone urbaine et pratiquer une politique du logement social pour inciter les gens à rester ou à revenir en ville, développer davantage les possibilités de télétravail ou de travail à domicile et modifier la fiscalité dans le but de freiner l'augmentation des flux de pendulaires.

- b) Etes-vous d'accord que le FAIF fasse office de contre-projet direct à l'initiative TP?

Non. Bien que le projet FAIF aille dans la bonne direction, l'initiative TP reste nécessaire pour favoriser davantage les transports publics dans la perspective d'une mobilité durable. En effet,



Référence du dossier : 012.21/2011-03-30/132

comme indiqué ci-dessus sous a) la clé de répartition des recettes des impôts sur les carburants doit être modifiée afin que l'on affecte non pas environ $\frac{1}{4}$ mais $\frac{1}{2}$ des recettes de la taxe sur les huiles minérales aux transports publics. Pour palier le manque de recettes pour les routes qui s'en suivrait (environ 800 millions de francs par an), nous proposons d'introduire une taxe CO2 sur les carburants dont une partie des recettes (environ 500 millions de francs) sera dévolue à l'exploitation et l'entretien des routes. Ainsi les usagers de la route participeraient davantage à l'internalisation des coûts externes qu'ils provoquent, ce qui est justifié selon le principe de causalité et celui du développement durable. Le solde manquant, environ 300 millions de francs, devrait pouvoir être compensé par des optimisations, des priorités à fixer et par un peu moins de perfectionnisme dans l'entretien des routes. Nous sommes persuadés qu'il est possible de maintenir un réseau routier sûr et performant, sans déroger à la sécurité avec un financement inférieur d'environ 300 millions de francs par an par rapport à ce qui est prévu par la Confédération.

- c) Etes-vous d'accord avec la création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) pour financer l'infrastructure ferroviaire?

Oui. Le regroupement dans un seul Fonds du Fonds FTP, du fonds d'infrastructure et des contributions pour l'exploitation et le maintien de l'appareil de production est judicieux. Le traitement des crédits gagne ainsi en transparence et on a une vue d'ensemble de tout le financement de l'offre ferroviaire qui devient dès lors moins complexe. Il faut aussi saluer que l'exploitation et le maintien de l'appareil de production ne seront plus financés par le budget ordinaire, ce qui ne les mettra plus en concurrence directe avec d'autres tâches de la Confédération. Enfin le FIF permet une planification à long terme des ressources d'exploitation, de maintien de l'appareil de production et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Tout cela contrebalance le fait que l'instauration d'un fonds peut affaiblir les incitations à adopter des solutions économiques.

- d) Etes-vous d'accord que le FAIF comprenne aussi une première tranche de mesures de construction concrètes?

Oui.

- e) Etes-vous d'accord que, par rapport à aujourd'hui, des fonds supplémentaires soient versés au FIF?

Oui mais il faut aussi que, parallèlement, on mette en œuvre les gains d'efficience possibles décrits aux pages 30 et 31 du rapport, dans l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire. Ces gains d'efficience ne doivent toutefois pas affecter négativement les conditions de travail ainsi que la sécurité des travailleurs/euses et des clients.

Questions concernant le financement

2) Que pensez-vous du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)?

- a) Etes-vous d'accord que ce fonds serve à financer l'exploitation, le maintien de l'appareil de production et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire?

Oui



Référence du dossier : 012.21/2011-03-30/132

- b) Etes-vous d'accord que ce fonds soit de durée indéterminée? Si tel n'est pas le cas, quelle durée proposez-vous?

Oui, ce fonds doit être de durée indéterminée. Cela a aussi l'avantage, au vu de ressources limitées, d'avoir un volume d'investissement plus faible par an mais prévu sur une plus longue durée.

3) Que pensez-vous des recettes proposées du fonds?

- a) Etes-vous d'accord que les ressources *actuellement affectées temporairement au fonds FTP* soient versées dans le même cadre au FIF?

Oui

- b) Etes-vous d'accord que les *fonds provenant jusqu'ici du budget fédéral ordinaire* pour financer l'exploitation et le maintien de la capacité de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés soient versés au FIF?

Oui

- c) Etes-vous d'accord avec les nouvelles sources de financement proposées (augmentation du prix des sillons, déduction forfaitaire des frais de transport pour l'impôt fédéral direct, contribution des cantons)?

En partie. Oui à la déduction forfaitaire (mais à fixer à un niveau un peu plus élevé) et aux contributions des cantons, non à l'augmentation du prix des sillons. La répercussion du prix des sillons sur les usagers – rapporterait en deux étapes environ 300 millions de francs par an – n'est pas souhaitable dans la perspective du transfert de la route vers le rail, respectivement les transports publics. En effet, on rendra ainsi le trajet en chemin de fer moins attractif par rapport à la route et on incitera moins les gens à laisser de côté leur voiture ou à y renoncer pour se déplacer en train. Il faut en outre relever que les prix des billets et des abonnements sont régulièrement augmentés, ce que nous acceptons ; mais nous estimons qu'il ne faut pas aller au-delà de cette hausse normale car une hausse supplémentaire de 10% découragerait le transfert vers les transports publics. Pour compenser partiellement ces 300 millions de francs par an, il faut plutôt renoncer à ce que le nouveau Fonds doive rembourser les avances faites, le désendettement devant être pris en charge par la Confédération.

Le principe de la déduction forfaitaire des frais de transport est accepté car elle induit une égalité de traitement fiscale indépendante du choix du moyen de transport et qu'elle provoquera un effet de substitution du déplacement professionnel de la route vers les transports publics, ce qui est souhaitable pour le développement d'une mobilité durable. Dans certains cas, la déduction forfaitaire pourrait – cumulé avec d'autres facteurs – favoriser le retour du domicile en ville pour un certain nombre de pendulaires, ce qui est aussi souhaitable sur le plan de l'aménagement du territoire. Toutefois le montant déductible, en le fixant à un abonnement TP urbain d'environ CHF 800 est trop bas. Il faudrait le fixer environ au niveau d'un abonnement général CFF mais, parallèlement, il faudrait aussi que les cantons introduisent des dispositions similaires dans leur système d'imposition afin de garantir une certaine harmonisation des déductions des frais de transport dans l'ensemble de la Suisse (voir aussi notre réponse au point 4 f).

- d) Si vous avez répondu par non à une ou à plusieurs des questions précédentes, à quelles autres sources de financement donneriez-vous la préférence?



Référence du dossier : 012.21/2011-03-30/132

En répartissant différemment les recettes issues des impôts sur les carburants (cf réponse à la question 1 b).

4) Répercussions sur les cantons?

- a) Etes-vous d'accord que le nouveau FIF serve aussi à financer l'intégralité de projets d'aménagement destinés avant tout au trafic d'agglomération, sachant que cela contribuera indirectement à soulager les finances cantonales?

Oui

- b) Etes-vous d'accord que les cantons versent une contribution de près de 300 millions de francs par année dans le FIF?

Oui

- c) Si tel n'est pas le cas: les cantons devraient-ils verser une contribution plus basse, plus élevée ou ne verser aucune contribution?

- d) Etes-vous d'accord que la contribution des cantons soit fixée en fonction d'une certaine clé de répartition?

Oui

- e) A votre avis, quelle clé de répartition tiendrait le mieux compte du bénéfice retiré par les cantons?

Nous ne disposons pas des compétences nécessaires pour répondre de façon fondée à cette question

- f) Etes-vous d'accord que la déduction forfaitaire des frais de transport soit limitée à l'impôt fédéral direct?

Oui. Mais cela devrait inciter les cantons à revoir dans leurs systèmes fiscaux l'aménagement de la déduction forfaitaire et l'adapter dans le sens de l'égalité de traitement de tous les pendulaires. Si les cantons, comme cela est souhaitable, réaménagent leur système fiscal en réduisant le niveau des déductions pour les frais de déplacement professionnels par route, en s'inspirant de ce projet, les recettes supplémentaires qu'ils en retireraient devraient être en partie affectées au financement des infrastructures de transports public, notamment dans le FIF.

- g) Le financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire des chemins de fer privés – à l'exception de l'infrastructure d'importance nationale – doit-il continuer d'être conjointement assuré par la Confédération et les cantons (réglementation actuelle / réglementation FAIF) ou devrait-il – avec la compensation financière correspondante des cantons – dorénavant relever entièrement du FIF?

Nous préconisons la poursuite de la réglementation actuelle.

5) Que pensez-vous du préfinancement et du cofinancement par les cantons?



Référence du dossier : 012.21/2011-03-30/132

- a) Etes-vous d'accord que les cantons puissent, à certaines conditions, *préfinancer* certains projets?

Oui mais avec la réserve suivantes : il faut que la Confédération garde la main mise sur la planification d'ensemble et qu'il soit garanti que les cantons fort d'un point de vue financier ne puissent pas exécuter leurs projets au détriment des cantons qui ont moins de ressources.

- b) Etes-vous d'accord que les cantons puissent, à certaines conditions, *cofinancer* certains projets?

Oui

- c) Etes-vous d'accord avec les conditions décrites?

Oui

Questions relatives à l'aménagement de l'offre et de l'infrastructure ferroviaire

6) Comment évaluez-vous la perspective à long terme?

- a) Etes-vous d'accord avec le développement du réseau ferroviaire suisse en fonction des trois pôles « compléter le système des nœuds », « accroître les fréquences et les capacités » et « accroître la vitesse »?

Oui. La priorité doit être d'accroître les capacités pour le transport de personnes mais aussi de marchandises.

- b) Etes-vous d'accord que la priorité soit accordée aux deux pôles « compléter le système des nœuds », « accroître les fréquences et les capacités » par rapport au pôle « accroître la vitesse »?

Oui. Le pôle accroître la vitesse n'est pour nous pas prioritaire vu les distances relativement courtes en Suisse. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas le faire là où c'est possible. Mais pour nous il ne s'agit pas vraiment d'une priorité. En outre le pôle « accroître les fréquences et les capacités doit être la priorité no une avant le pôle compléter le système de nœuds si l'on ne peut pas tout faire en même temps.

Nous nous interrogeons toutefois sur la faisabilité de l'augmentation des fréquences tous les quarts d'heure. Si cela entraîne trop de retards, il vaudrait mieux viser en premier lieu l'augmentation des capacités ou introduire des fréquences tous les quarts d'heure mais seulement aux heures de pointe. Nous doutons qu'il soit nécessaire d'avoir une fréquence de tous les quarts d'heure tout au long de la journée et de la soirée.

- c) Etes-vous d'accord avec les objectifs de la perspective à long terme pour le trafic des voyageurs et le trafic longues distances? Si tel n'est pas le cas, que proposez-vous?

Oui

7) Que pensez-vous du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (STEP)?



Référence du dossier : 012.21/2011-03-30/132

- a) Etes-vous d'accord avec la direction générale du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire ?

Oui

- b) Etes-vous d'accord que la cadence semi-horaire soit étendue dans le trafic longues distances?

Oui

- c) Etes-vous d'accord que, à long terme, la cadence au quart d'heure soit introduite sur les tronçons très fréquentés (RER et trafic longues distances)?

Seulement si on peut garantir la ponctualité à un niveau au moins équivalent à celui qui existe actuellement pour les cadences à la demi-heure.

- d) Etes-vous d'accord que l'on cherche aussi à réduire les temps de parcours en accroissant les capacités?

Oui mais ce n'est pas la première priorité. Des temps de parcours très réduits encourageraient encore plus de flux de pendulaires à relativement longue distance, ce qui n'est pas forcément le but souhaité.

- e) Etes-vous d'accord avec les mesures visant à renforcer la compétitivité du trafic ferroviaire des marchandises et à garantir plus durablement le trafic par wagons complets isolés en Suisse?

Oui

- f) Etes-vous d'accord que des mesures soient aussi prévues pour les chemins de fer privés?

Oui

- g) Etes-vous d'accord que l'aménagement ne soit pas planifié et réalisé d'une seule traite, mais en plusieurs étapes d'aménagement?

Oui

8) Que pensez-vous de l'étape d'aménagement 2025 proposée?

- a) Etes-vous d'accord avec les objectifs de l'étape d'aménagement 2025?

Nous ne répondons pas aux questions du point 8) car trop spécifiques pour une organisation comme la nôtre.

- b) Etes-vous d'accord avec les projets proposés pour l'étape d'aménagement 2025?

- c) Si tel n'est pas le cas, quels projets estimez-vous plus urgents?

- d) Etes-vous d'accord avec le montant prévu pour l'étape d'aménagement 2025 (3,5 milliards de francs)?

- e) Si vous accordiez la préférence à une étape d'aménagement plus étendue, quelle serait-elle? Et par quels moyens supplémentaires serait-elle financée?

9) Soutenez-vous les adaptations de la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF)?



Référence du dossier : 012.21/2011-03-30/132

Oui

Autres remarques

10) Avez-vous d'autres remarques sur le projet de consultation?

Non