

## Finanzierung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz Finanzierungsdebatte und Literaturtipp „Bahn-Plan 2050“

Die Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) will den öffentlichen Verkehr umfassender fördern als dies der Bundesrat vorgeschlagen hatte. Statt 3,5 Milliarden sind gemäss KVF-S 6,4 Milliarden Franken für die erste Ausbautetappe bis 2025 zu reservieren. Die zusätzlichen Mittel sollen durch die Mehrwertsteuer gedeckt werden. Dagegen schlagen der VCS und die Allianz „JA zur Initiative für den öffentlichen Verkehr“ eine Finanzierung über die Mineralölsteuer vor, die sogar ein Budget von mehr als 10 Milliarden Franken für den Ausbau des ÖV bis 2030 ermöglichen würde. Über die Zielvorgaben des Bundes und der KVF-S hinaus geht auch Daniel Mange in seinem Buch „Bahn-Plan 2050“. In dieser Zukunftsvision soll das Schweizer Bahnnetz etappenweise ausgebaut und ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz integriert werden. In der ersten Etappe „Takt“ erfolgt die Vollendung des integralen Stundentakts (Konzept Bahn 2000). Im zweiten Schritt „Frequenz“ wird auf den besonders stark befahrenen Strecken der Viertelstundentakt eingeführt. Gleichzeitig erhält der Regionalverkehr mehr Kapazitäten. Der Ausbau für die dritte Etappe „Tempo“ soll schliesslich den Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen auf den wichtigsten Achsen ermöglichen. (Sprache de)

### Weitere Informationen:

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) [www.parlament.ch](http://www.parlament.ch) > Legislativkommissionen  
Initiative für den öffentlichen Verkehr [www.aufgleisen.ch](http://www.aufgleisen.ch)  
Buch „Bahn-Plan 2050“, Rüegger Verlag (ISBN: 978-3-7253-0994-8) [www.rueggerverlag.ch](http://www.rueggerverlag.ch)

## Financement et renforcement des transports publics en Suisse Débat sur le financement et conseil lecture «Plan Rail 2050»

La Commission des transports du Conseil des Etats (CTT-E) veut promouvoir les transports publics de manière plus complète que ce qu'a proposé le Conseil fédéral. Selon la CTT-E, c'est 6.4 milliards de francs plutôt que 3.5 milliards qui devraient être réservés pour la première étape d'aménagement jusqu'à 2025. Les crédits supplémentaires devraient être couverts par la TVA. A contrario, l'ATE et l'alliance «OUI à l'initiative des transports publics» proposent un financement à travers l'impôt sur les huiles minérales, qui permettrait même un budget de plus de 10 milliards de francs pour l'extension de l'offre jusqu'en 2030. Dans son livre «Plan Rail 2050», Daniel Mange va au-delà des objectifs de la Confédération et de la CTT-E. Dans sa vision de l'avenir, il veut étendre le réseau ferroviaire suisse par étapes, et l'intégrer dans le réseau à grande vitesse européen. La première étape, «Cadence», réalise l'horaire cadencé coordonné (concept Rail 2000). Dans la deuxième étape, «Fréquence», introduit un horaire au quart d'heure sur les tronçons les plus chargés et octroie en même temps davantage de capacité au trafic régional. Finalement, dans la troisième étape, «Vitesse», les axes Est-Ouest et Nord-Sud sont entièrement équipés pour la mise en place de trains à grandes vitesses. (langue: allemand)

### Pour plus d'informations:

Commissions des transports et des télécom. (CTT) [www.parlement.ch](http://www.parlement.ch) > Commissions législatives  
Initiative pour les transports publics [www.envoituresvp.ch](http://www.envoituresvp.ch)  
Livre „Plan Rail 2050“, Le savoir suisse (ISBN: 978-2-88074-872-2) [www.lesavoirsuisse.ch](http://www.lesavoirsuisse.ch)

06.11.2012

Communiqué de presse CTT-E

## Initiative populaire « Pour les transports publics » et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF

### Relèvement temporaire et modéré de la TVA pour financer une première étape d'aménagement de 6,4 milliards de francs et réaliser rapidement une deuxième étape

Commissions des transports et des télécommunications  
secrétariat  
CH-3003 Berne  
[www.parlament.ch](http://www.parlament.ch)  
[kvf.ctt@parl.admin.ch](mailto:kvf.ctt@parl.admin.ch)

Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats

**La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats est favorable à l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire à hauteur de 6,4 milliards. De grande ampleur, cette étape contient des mesures d'amélioration qui renforcent la capacité de l'ensemble du réseau. S'agissant de la planification des autres mesures importantes, la commission a prévu des crédits suffisants (400 millions). Pour financer ces crédits, elle propose de relever d'un pour mille le taux ordinaire de la TVA, de 2018 à 2030. Dans une vision cohérente elle demande par ailleurs au Conseil fédéral de présenter un message relatif à l'étape d'aménagement 2030 d'ici à 2018.**

Le débat relatif au projet FAIF (**12.016 Initiative populaire « Pour les transports publics » et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF**) porte principalement sur le programme de développement stratégique (PRODES), qui a été subdivisé en plusieurs étapes d'aménagement, et sur la question du financement. Après la publication du message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012, de nombreuses voix s'étaient fait entendre pour réclamer une extension de la première étape d'aménagement, une meilleure répartition des projets entre les régions et une augmentation des moyens financiers. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-E) avait par conséquent déjà souligné, en juin dernier, qu'elle soutenait les propositions du gouvernement, plaidant toutefois en faveur d'une première étape d'aménagement de plus grande ampleur. Elle avait alors décidé, à l'unanimité, d'entrer en matière sur les quatre projets d'acte du Conseil fédéral, ainsi que sur le contre-projet direct à l'initiative populaire. Sur mandat de la commission, l'administration a approfondi de nombreux points et établi douze rapports succincts, notamment sur les mesures permettant de financer une extension de la première étape. Satisfaite des documents qui lui ont été transmis, la CTT-E a désormais pris les décisions fondamentales concernant l'ampleur et le financement des étapes d'aménagement, ainsi que la liste des projets. La commission procédera à la finalisation du dossier et aux votes sur l'ensemble de tous les projets d'acte en novembre. Le dossier sera traité à la session d'hiver 2012.

Par 11 voix contre 1, la CTT-E a par ailleurs refusé de séparer l'initiative populaire « Pour les transports publics » des autres projets et de la soumettre au peuple sans lui opposer de contre-projet.

A l'unanimité, elle a confirmé sa décision de principe de prévoir une première étape d'aménagement (2025) plus ambitieuse que ce qu'avait proposé le gouvernement. La proposition de la commission reprend l'« étape d'aménagement 2025 plus complète » présentée dans le message du Conseil fédéral, mais ne pas retenue par ce dernier. En outre, la CTT-E a approuvé à l'unanimité l'augmentation des prestations entre Saint-Gall et Coire (env. 180 millions) afin de régler les problèmes entravant le développement d'un système de transports publics transfrontaliers dans cette région. La commission a également conseillé la

importants et urgents (cf. [proposition de la commission au sujet de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire](#)).

En outre, la commission a décidé, également à l'unanimité, de contraindre d'ores et déjà le Conseil fédéral à prévoir une deuxième étape (2030). Ce dernier devra présenter au Parlement le message correspondant au plus tard en 2018. La CTT-E a donc privilégié un modèle global – défendable d'un point de vue financier – se fondant en particulier sur le potentiel d'effet de réseau des projets, tout en tenant compte de leur état de planification.

S'agissant des coûts, le modèle de la commission entraînerait des dépenses de 6,4 milliards de francs. Par 11 voix contre 0 et 2 abstentions, la CTT-E propose de financer le surcoût par rapport au projet du Conseil fédéral au moyen d'un relèvement temporaire de la TVA : le taux ordinaire devrait ainsi être augmenté d'un pour mille de 2018 (au terme de la période de financement additionnel de l'Al) à 2030.

Pour ce qui est de la participation financière des cantons, la commission a adhéré au projet du Conseil fédéral : c'est désormais à ceux-ci qu'incombera le financement des installations d'accueil, chiffré à 200 millions de francs supplémentaires. La CTT-E a par ailleurs rejeté, par 8 voix contre 4, une proposition prévoyant une contribution cantonale forfaitaire de 500 millions de francs (c'est-à-dire 200 millions en plus par année) sur la base d'une clé de répartition.

En outre, la CTT-E a approuvé à l'unanimité deux propositions dont l'objectif est de garantir que les cantons soient dorénavant associés plus étroitement à l'élaboration des offres de prestations. Les planifications régionales des cantons, notamment, devront d'ailleurs être prises en considération dans le processus. Si la commission considère, à l'unanimité, que les entreprises ferroviaires doivent elles aussi avoir voix au chapitre, elle a refusé que la participation directe soit étendue aux communes et aux expéditeurs. Enfin, elle propose à l'unanimité d'améliorer l'accès aux sillons pour le transport de marchandises.

Berne, le 12 octobre 2012 Services du Parlement

#### Renseignements

Claude Hêche, président de la commission, tél. 032 422 33 72 / 079 457 32 89

Stefan Senn, secrétaire de la commission, tél. 031 323 30 11

Vous êtes ici: [Le Parlement suisse](#) > [Communiqués](#) > 2012 > [CTT-E: Relèvement temporaire et modéré de la TVA pour financer une première étape d'aménagement de 6,4 milliards de francs et réaliser rapidement une deuxième étape](#)

---

© Le Parlement suisse / CH - 3003 Berne, Impressum, Disclaimer



**Alliance « OUI à l'initiative pour les transports publics »**

## **Communiqué de presse**

**Commission du Conseil des Etats sur le financement des transports publics**

### **La commission a reconnu les signes du temps**

Bern, le 12 octobre 2012

**L'« Alliance OUI à l'initiative pour les transports publics » déplore la retenue de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats vis-à-vis de l'initiative populaire « Pour les transports publics ». Elle se réjouit toutefois que la Commission a reconnu les signes du temps. Elle entend promouvoir les transports publics de façon plus soutenue que proposé par le Conseil fédéral.**

L'initiative populaire « Pour les transports publics » (initiative pour les TP) indique comment l'offre des transports publics peut s'étoffer rapidement et intensivement sans impôts supplémentaires. Parallèlement à cela, elle pose les fondements pour un changement de la politique des transports: le rail et la route seraient enfin traités à égalité. L'Alliance « OUI à l'initiative pour les transports publics » déplore donc la retenue de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-CE) vis-à-vis de l'initiative.

Par contre, l'Alliance a noté avec grande satisfaction que la Commission a reconnu le besoin urgent de trouver une solution pour les transports publics et a ainsi amélioré la contre-proposition du Conseil fédéral « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF). La CTT-CE souhaite à l'unanimité réserver 6,4 milliards de francs pour la première étape de l'aménagement d'ici 2025 au lieu des 3,5 milliards prévus par le Conseil fédéral. 6,4 milliards sont toutefois nécessaires rien que pour appliquer les projets les plus urgents.

Pourtant, l'Alliance émet certains doutes concernant le financement du surcoût par le pour mille de la TVA. Cette forme de financement charge tout le monde et n'est pas dépendante de la mobilité des personnes. L'initiative pour les TP, démontre au contraire une manière de financer l'aménagement du réseau ferroviaire sans impôts supplémentaires.

L'Alliance salue également que la Commission veut contraindre le Conseil fédéral d'ores et déjà à une deuxième étape d'aménagement. Elle soutient aussi le calcul forfaitaire de la déduction des frais de transports prévu. Actuellement, les pendulaires automobiles peuvent déduire fiscalement des frais de déplacement supérieurs. Un tel subventionnement de la voiture est déloyal et un non-sens pour la politique environnementale. L'Alliance est également ouverte à une participation des cantons. Elle salue aussi que la Commission veut améliorer l'accès aux sillons pour le transport des marchandises.

L'Alliance s'oppose néanmoins avec force à ce que le Conseil fédéral augmente une nouvelle fois le prix du sillon. En période de pic pétrolier et de changement climatique, ce serait une hérésie pour la politique des transports d'augmenter indirectement le prix des billets de cette façon.

Pour de plus amples informations:

Franziska Teuscher, Présidente « OUI à l'initiative pour les transports publics », tél.: 079 608 91 03

Giorgio Tuti, vice-président « OUI à l'initiative pour les transports publics », tél.: 079 221 45 64

Roger Nordmann, membre du comité « OUI à l'initiative pour les transports publics », tél.: 079 290 06 74

**ATE Association transports et environnement**

Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Berne  
tél. 0848 611 613, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0  
[www.ate.ch](http://www.ate.ch), [ate@ate.ch](mailto:ate@ate.ch)

# ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ NOUVELLE



Le tram

Jadis obstacle,  
aujourd'hui espoir

Le projet FAIF vise l'augmentation des capacités sur l'axe est-ouest. Le temps de parcours entre Berne et Lausanne doit être inférieur à une heure.



© SBB

## Premier pas un peu court

Le Conseil fédéral rechigne à développer le réseau ferroviaire. Alors que 6 milliards de francs seraient nécessaires à la réalisation de la première étape du programme d'extension FAIF, il n'en prévoit que 3,5 milliards

**B**ien qu'il comporte de bonnes améliorations, le projet « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) présente des lacunes. Dans un premier temps, le Conseil fédéral prévoit d'investir seulement 3,5 milliards de francs jusqu'en 2025 pour l'extension du réseau ferroviaire. Il a confirmé cette intention dans son message au Parlement de février 2012. C'est à la fois trop peu et trop lent pour permettre de résorber les principaux goulets d'étranglement. Aujourd'hui déjà, sur de nombreuses lignes, les trains sont bondés aux heures de pointe.

### L'extension est urgente

Si l'on veut que les transports pu-

blics soient en mesure de prendre en charge une plus grande proportion de la mobilité, il est urgent d'en développer l'infrastructure. Dans une prise de position, l'ATE demande que l'exécution du premier paquet de travaux soit avancée et que son budget passe à 6 milliards de francs. Elle n'est pas la seule, puisque l'Union des transports publics UTP, elle aussi, souhaite que « le financement de la première étape d'extension soit porté à 6 milliards de francs pour permettre la réalisation des projets dans l'ensemble des régions ». Le président de la Litra (Service d'information pour les transports publics), le Conseiller aux Etats PDC Peter Bieri, tient des propos similaires, de même

que l'organisation Oustrail qui regroupe les cantons de l'Ouest de la Suisse.

Le projet FAIF place le financement des extensions ferroviaires sur des bases nouvelles. Simultanément, ces extensions se trouvent concrétisées par le Programme de développement stratégique (STEP). Celui-ci vise, en premier lieu, à accroître la capacité des voies, des gares et des trains. A long terme, le but est de parvenir au cadencement au quart d'heure sur les lignes à forte fréquentation. STEP se substitue au projet Rail 2030, mais le retarde d'au moins 10 ans. Pour le premier degré d'urgence, 20 milliards de francs d'investissements sont prévus jusqu'en 2040,

soit l'équivalent de 700 millions par année.

### Nuisible hausse des tarifs

Pour en assurer le financement, le Conseil fédéral augmentera notamment le prix du sillon, ce qui entraînera une forte hausse des tarifs de 27 % en six ans. L'ATE dénonce cette mesure qui touche unilatéralement le rail. Elle désavantage tant le transport marchandises que celui des voyageurs par rapport à la route. Elle aggrave d'autant plus la situation que le Conseil fédéral fait encore d'autres concessions au lobby routier : la « part NLFA » prélevée sur le financement spécial de la route pourrait être éattribuée à la seule construction routière dès 2030. Le

lobby routier en profite pour exiger une nouvelle fois la construction d'une deuxième galerie au Gothard. Celle-ci ne manquerait pas de réduire fortement l'attractivité du nouveau tunnel ferro-

viaire et serait contraire aux dispositions de la Constitution sur la protection des Alpes.

### La proposition de l'ATE

Le projet FAIF, qui entre en

phase de délibérations parlementaires, constitue le contre-projet à l'initiative populaire « Pour les transports publics », lancée par l'ATE et les organisations partenaires. Elle demande de répar-

tir les recettes de la taxe sur les carburants pour moitié à l'extension du rail et pour l'autre moitié à la route. Ainsi, près de 850 millions de francs seraient alloués annuellement au rail. pk/com

## Un nouveau coup de maître ?

**Alors que le Conseil fédéral mise sur les petits pas dans l'extension du réseau ferroviaire, un groupe d'experts propose un coup de maître avec une nouvelle ligne Zurich-Roggwil. Des temps de trajet plus courts permettraient d'augmenter encore l'attractivité du rail.**

En raison de la forte augmentation du trafic ferroviaire – réjouissante du point de vue des transports publics – le concept Rail 2000, opérationnel depuis 2004, arrive à maints endroits à la limite de ses capacités. Les « successeurs » de Rail 2000 – les concepts ZEB et FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) sont censés y remédier à moyen et à long terme par petites étapes. ZEB est déjà admis, alors que le projet FAIF devra passer devant le Parlement. Comment se fera l'extension de l'infrastructure ferroviaire ces 20 à 30 prochaines années ? Cette question entre dans une phase décisive.

### L'étroit corridor Zurich-Olten

La ligne Zurich-Olten est le plus important axe ferroviaire de Suisse – mais aussi un corridor surchargé. Elle dessert à la fois les liaisons est-ouest de la Suisse et le trafic Bâle-Zurich. Sur ce tracé à quatre voies circulent tant les intercity que les trains régionaux et les trains marchandises. Dans le cadre du programme FAIF, plusieurs projets d'extension sont à l'étude, dont, notamment, le tunnel du Chestenberg qui déchargerait l'actuel tunnel du Heitersberg. Cependant, ces divers projets restent fortement centrés sur la ligne actuelle.

### Une contre-proposition au « bricolage »

Aux yeux d'un groupe d'experts réunis autour de l'ancien rédacteur de la NZZ Hans Bosshard et de l'ingénieur EPF Jürg Perrelet, les projets officiels ne sont rien d'autre qu'un « bricolage ». Ce groupe a présenté en février un projet de rechange sous le titre « Rail 2000 plus ». Sa pièce maîtresse est une nouvelle ligne de 55 km entre Roggwil (BE) et Altstetten aux portes de Zurich. Elle aurait ainsi valeur de « prolongement naturel » de la ligne de Rail 2000 Mattstetten-Rothrist à l'est – qui éviterait (et délésterait) Olten.



Un groupe d'experts propose de construire une nouvelle ligne en fourche entre Zurich et Olten/Roggwil au lieu de transformer la ligne existante (en vert)

La nouvelle ligne serait non seulement plus courte, mais elle permettrait aussi de circuler à 200 km/h. Le temps de trajet entre Berne et Zurich passerait ainsi de 56 à 42 min, rendant possible le cadencement au quart d'heure.

Le projet Rail 2000 plus comporte un deuxième élément majeur : un embranchement de cette nouvelle ligne en direction du Hauenstein et de Bâle qui ferait passer le temps parcours entre Bâle et Zurich de 53 à 45 min. Le voyage Zurich – Soleure ne prendrait plus que 35 min au lieu de 52 actuellement (mais sans arrêt à Olten).

### Plus vite et davantage de capacités

Cette proposition a l'avantage d'allier élimination des goulets et réduction substantielle des temps de parcours – un aspect laissé de côté par les plans du Conseil fédéral. Le groupe d'experts estime que sa proposition rendrait le rail nettement plus concurrentiel, permettant ainsi un délestage de l'autoroute par transfert sur le rail. En outre, son concept prévoit aussi une diminution du temps de parcours entre Berne et Lausanne (les plans officiels le prévoient également). Le voyage Lausanne – St-Gall ne prendrait plus que 2h¾ au lieu de 3h½ actuellement. La réalisation de Rail 2000 et du tunnel de base

du Lötschberg ont démontré qu'une réduction des temps de parcours entraîne une nette progression de la part de marché du rail. En outre, il en résulte des économies au niveau de l'exploitation, ainsi qu'une hausse de la productivité, puisque le temps de travail du personnel s'en trouve réduit.

### Chances de succès ?

Il est encore difficile de dire quelles sont les chances que ce « coup de maître » du paysage ferroviaire suisse se réalise. Avec des coûts estimés à environ 3 milliards de francs pour les deux nouveaux tronçons, ce projet semble en tous les cas plus réaliste que l'idée, lancée en 2010, de construire une ligne à grande vitesse séparée qui aurait mis Zurich à une demi-heure de Berne. Ce qui est sûr, c'est que tôt ou tard, l'extension de la ligne Zurich – Olten est inéluctable.

Les oppositions le long du tracé joueront certainement un rôle déterminant. Cependant les promoteurs du projet font observer qu'environ un tiers de la ligne serait en tunnels et qu'ainsi, seuls 18 km seraient constitués de tronçons ouverts – qui plus est, en dehors des grandes zones d'habitation et des zones protégées d'importance nationale.

Peter Krebs