



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

Argumentaire relatif à „La Suisse sur la bonne voie“

Votation populaire fédérale du 9 février

Oui à l'entretien et au développement des transports publics (FAIF)

La Suisse sur la bonne voie: concrètement

Le projet de financement et de développement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) est le contre-projet direct à l'initiative pour les transports publics qui a été retirée.

Le fonds ferroviaire FTP actuel, limité dans le temps, finance les développements déjà décidés (essentiellement NLFA et futur développement de l'infrastructure ferroviaire ZEB). En cas de refus de FAIF, les moyens financiers pour le développement de l'infrastructure ferroviaire seraient massivement réduits à moyen terme.

Le nouveau financement des chemins de fer comprend d'une part le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire FIF (dès 2018) et, d'autre part, une liste de projets. FAIF reprend également la requête de l'initiative pour les transports publics demandant d'inscrire dans la Constitution les transports publics (et non pas seulement le trafic ferroviaire) comme mission générale de l'Etat. Il est explicitement inscrit que la Confédération et les cantons veillent à ce qu'une offre suffisante de transports publics par rail soit proposée dans toutes les régions du pays.

Cette modification de la Constitution sera soumise au vote populaire le 9 février. Les différentes listes de projets ancrées dans la loi (programme de développement stratégique PRODES) et/ou toutes les modifications de loi liées à la mise en œuvre des dispositions constitutionnelles sont sujets au référendum. Mais politiquement ceci est pratiquement exclu.

Le fonds d'infrastructure ferroviaire FIF comporte les améliorations suivantes par rapport au fonds FTP actuel:

- Contrairement au fonds FTP, le FIF n'est pas limité dans le temps.
- Le fonds FTP a dû procéder à des emprunts auprès de la Confédération pour disposer de moyens suffisants pour financer les projets NLFA. Comme le remboursement de la dette, y compris les intérêts de la dette, réduit considérablement la portée financière du futur fonds FIF, l'utilisation temporaire d'un pour mille de la TVA jusqu'en 2030 (pour mille actuellement versé à l'AI) permettra de réaliser les projets FAIF prévus par le Parlement. Contrairement au fonds FTP, le FIF est conçu de sorte qu'il ne puisse plus s'endetter auprès de la Confédération et qu'il dispose de suffisamment de moyens pour financer les projets prévus par le Parlement.
- Avec le nouveau fonds ferroviaire FIF, l'exploitation et l'entretien du réseau de chemins de fer sont financés par une seule caisse. Jusqu'ici les aménagements étaient financés par le fonds FTP alors que la Convention de prestation avec les CFF (ainsi qu'une convention séparée entre la Confédération et tous les chemins de fer privés), approuvée tous les 4 ans par le Parlement dans le cadre du budget global, finançait l'exploitation et l'entretien. Avec ce financement moniste des chemins de fer, on a l'assurance que les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien soient coordonnés. C'est un élément crucial. Le réseau sera bien entretenu. D'une part les ressources financières actuelles du fonds FTP sont maintenues pour le FIF mais, d'autre part, des recettes supplémen-



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

taires ont été prévues lors des débats politiques. Deux tiers des recettes provenant de la RPLP (environ 1 mia/an) qui, dans le contexte de la NLFA, ont été considérés comme principale source financière du fonds FTP, continuent d'être versés dans le FIF sans limitation dans le temps. Le pour mille de TVA destiné au développement des chemins de fer est également maintenu (environ 300 mio CHF/an) comme source de financement. Les 9 pourcent de l'impôt sur les huiles minérales, qui est à disposition du fonds FTP en tant que „quart NLFA“ (max 310 mio/an), peuvent être utilisés jusqu'au remboursement de la dette FTP. Cet argent sera ensuite à disposition de l'infrastructure routière.

- Les recettes supplémentaires par rapport au fonds FTP sont :
 - Un deuxième pour mille de TVA limité à 2030. Jusqu'en 2017, l'AI bénéficie de 4 pour mille de TVA. Par rapport à la situation actuelle, la TVA baissera de 0,3 pourcent pour atteindre 7,7 pourcent, malgré le transfert d'un des quatre pour mille au fonds ferroviaire dès 2018.
 - Les recettes supplémentaires liées à la limitation à Fr. 3000.- par an de la déduction fiscale actuellement non limitée pour les pendulaires (environ 200 Mio. CHF/an). La limitation ou non de la déduction cantonale qui représente environ 2/3 de la somme qui peut être déduite actuellement reste de la compétence des cantons.
 - Une contribution annuelle des cantons à l'infrastructure ferroviaire de 200 mio de CHF par an.
 - La contribution annuelle provenant des finances fédérales ordinaires pour remplacer les contrats de prestations actuels avec les CFF et les chemins de fer privés est augmentée de 100 mio et passe ainsi de 2.2 à 2.3 mia de CHF.

Une partie du concept de financement de FAIF (mais qui ne fait pas partie du texte soumis au vote car de la compétence du Conseil fédéral) est l'augmentation du prix du sillon à 300 mio de CHF par an. Deux tiers de cette augmentation sont déjà entrés en vigueur début 2013, le dernier tiers suivra en 2017. Les usagers doivent ainsi aussi participer au financement du développement du rail via le prix de leur billet. Dans ce sens, le principe de financement des transports publics par les usagers est ancré dans la Constitution qui précise que „les prix payés par les usagers des transports publics couvrent une part appropriée des coûts“. Cette analyse coûts-bénéfices exclut ainsi les extrêmes.

Contrairement au fonds FTP, le FIF permet non seulement de financer les grands projets ferroviaires mais également tous les projets d'infrastructure ferroviaire.



Ein guter Zug der Schweiz



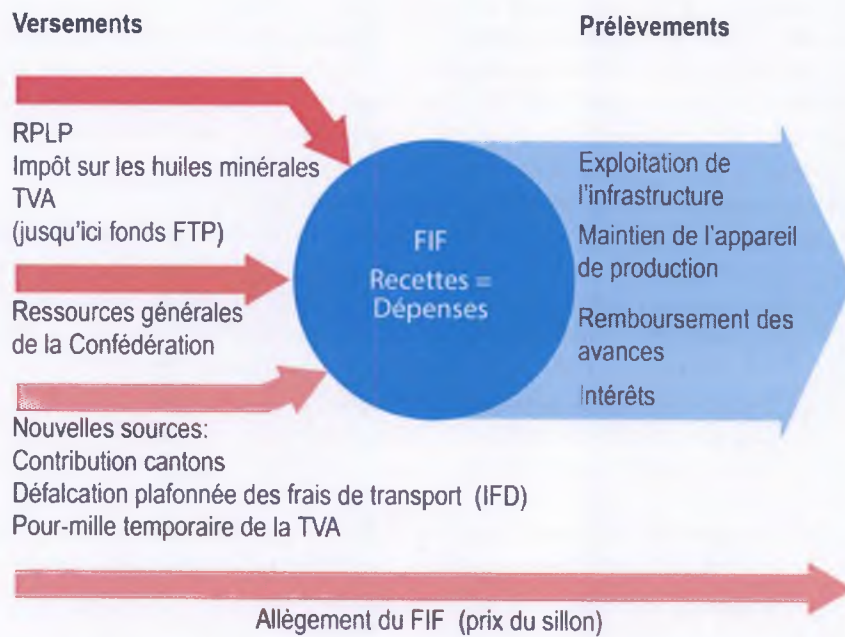
La Suisse sur la bonne voie



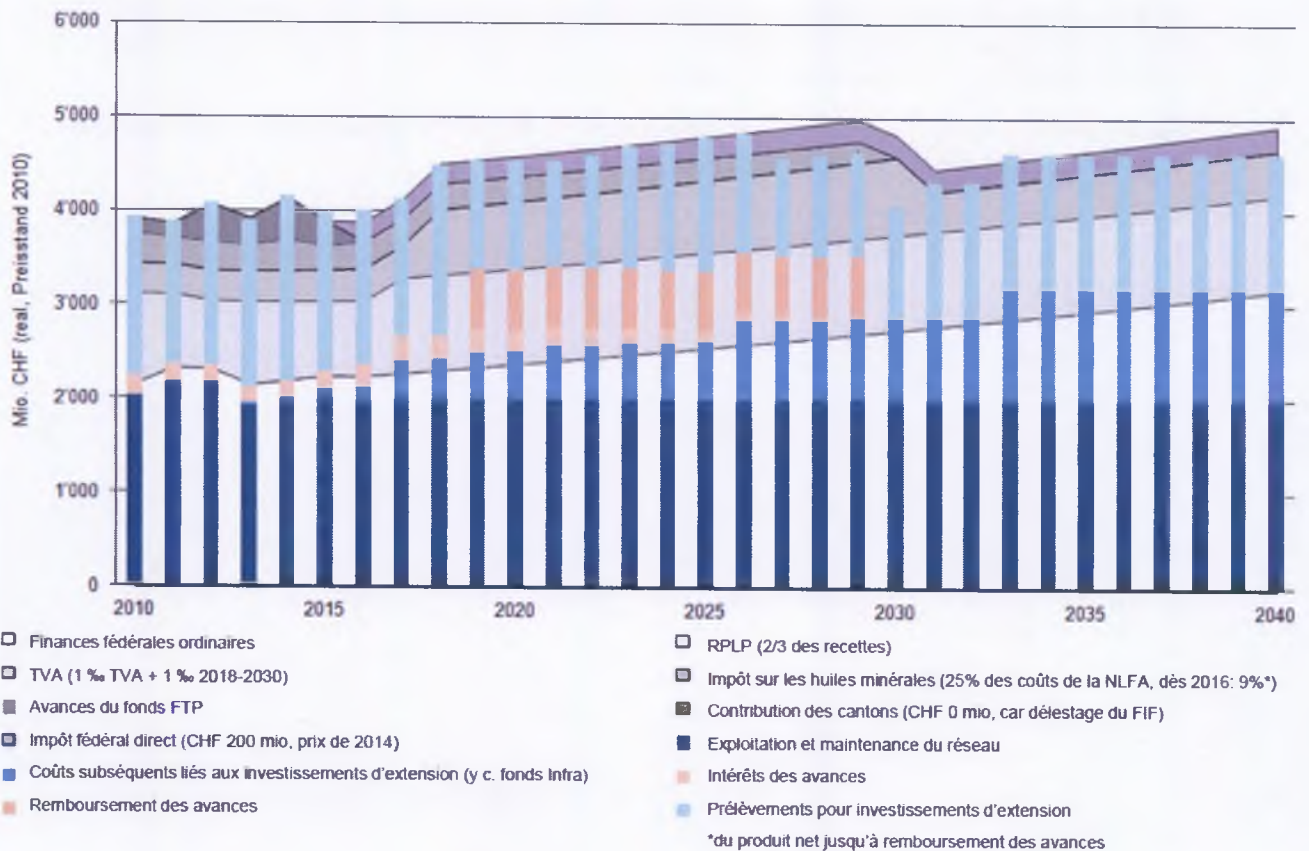
La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)¹



Simulation fonds d'infrastructure ferroviaire²





Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



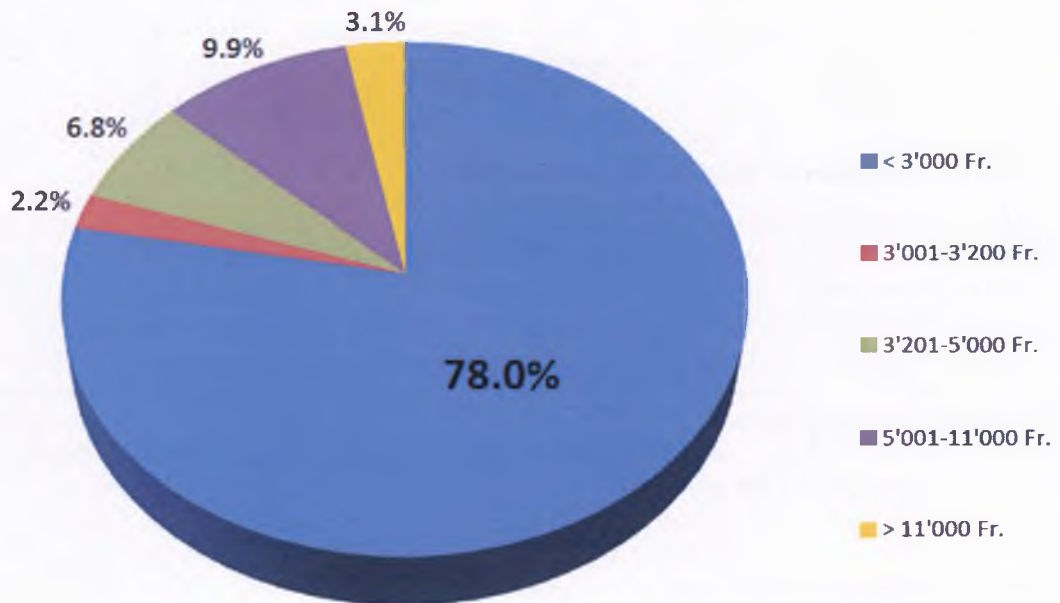
La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

Cohabitation du rail et de la route

Avec FAIF, la majorité des automobilistes ne paieront pas plus pour le financement ferroviaire que jusqu'à maintenant. Les recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales, qui devraient être versées au fonds d'infrastructure ferroviaire au lieu du fonds FTP, restent limitées dans le temps jusqu'au remboursement des dettes FTP. L'adoption de FAIF ne change donc rien à la situation actuelle. Seule la limitation de la déduction pour les pendulaires entraîne des charges supplémentaires limitées pour certains automobilistes. Les frais des personnes qui parcourent entre 20 à 35 kilomètres par jour pour se rendre à leur travail restent déductibles. Comme les déductions sont calculées en fonction de tarifs cantonaux, il n'est pas possible d'indiquer un kilométrage précis. La limitation des déductions pour pendulaires ne concerne que 22% des pendulaires. Et il ne s'agit pas que d'automobilistes. Les pendulaires qui possèdent un AG ne pourront pas faire déduire tous leurs frais non plus.

Défalcations actuelles des frais de transport





Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

Le train est important pour l'économie suisse

Un bon réseau ferroviaire est dans l'intérêt de l'économie. 40.7% des tonnes-kilomètres de marchandises de Suisse sont transportées par le rail³ et 16% des pendulaires se rendent en train à leur travail. L'ensemble des transports publics véhicule 29% des personnes sur leur lieu de travail⁴. Sans ces prestations, les routes seraient surchargées et les bouchons seraient encore plus importants. En 2008, 25.6 millions de véhicules-heures (heures par véhicule) ont été perdues dans les bouchons. En 2010, ce chiffre s'est élevé à 34.5 millions de véhicules-heures. Cela correspond pour 2010 à un coût d'environ 1.2 milliards de CHF dus à des marchandises livrées avec du retard ou des travailleuses et travailleurs qui ne sont pas arrivés à l'heure à leur travail.

De plus, l'impact du trafic ferroviaire sur l'emploi est plus important que celui du trafic marchandises routier ou du trafic motorisé individuel. Si les besoins en mobilité ou en transports marchandises sont couverts par le train, cela génère davantage d'emplois que s'ils sont couverts par le trafic routier.

100'000 places de travail en Suisse sont liées aux transports publics ou à des entreprises qui en dépendent. La valeur ajoutée des transports publics et de l'industrie qui en dépend représente 10.4 mia de CHF⁵. Les transports publics génèrent ainsi directement et indirectement 1.8% du produit intérieur brut (pour comparaison, l'agriculture représente 1.2 % du PIB et le canton des Grisons 1.95%)⁶. Un important marché intérieur favorise le développement, l'innovation et la recherche dans ce domaine et constitue ainsi les bases pour devenir compétitifs dans les marchés d'exportation.

Des raccordements pour toutes les régions

L'adoption de FAIF engendre des investissements dans toutes les régions de Suisse. Les capacités sont développées en particulier sur le plateau où d'importants flux de pendulaires se déplacent. Mais il y aura aussi des aménagements qui profiteront en premier lieu au trafic régional, par exemple en Valais, au Tessin, en Suisse centrale, entre Genève et Lausanne, à Bâle-Ville et Bâle-Campagne et dans les Grisons. Toutes les régions de Suisse profiteront ainsi d'une augmentation des capacités du trafic ferroviaire. Le projet apporte une amélioration de la situation des trains régionaux, en particulier en raison de la mise en commun dans le fonds d'infrastructure ferroviaire FIF (développement et entretien de l'infrastructure ferroviaire) des crédits jusqu'ici séparés que sont le fonds FTP (financement des grands projets ferroviaires), le crédit-cadre CFF et les crédits-cadres (fédéraux) pour les chemins de fer privés.

Pour toute information complémentaire sur les projets prévus:

CFF:

http://www.sbb.ch/content/dam/sbb/de/pdf/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/Grossprojekte/FABI/Karte_Pocketflyer_FABI_fr.pdf

³ LITRA Les transports en chiffres 2013: page 19

⁴ OFS: Mobilité et transports 2013 page 55

⁵ ARE: Neuberechnung der Stauzeitkosten 2012 (en allemand), page 46

⁶ ARE: Les avantages des transports, page 7

⁷ Litra, Swissrail, Infra: Etude sur l'importance des transports publics pour la place industrielle suisse, 2013

⁸ Nos propres calculs basés sur les données de l'OFS



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

OFT:

http://www.bav.admin.ch/fabi/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6loNTUo42l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDen55g2ym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--

UTP/Litra: <http://www.fabi-ja.ch/fr/projet-faif.html>

Le rapport coûts/bénéfices du rail est bon

Les décennies passées, davantage d'argent a été investi dans le développement du réseau routier que dans l'infrastructure ferroviaire. Le réseau ferroviaire suisse date essentiellement du 19^{ème} siècle. C'est seulement à partir des années 80 avec Rail2000 et la NLFA que des gros investissements ont été faits dans le réseau ferroviaire. 2005 a été la seule année entre 1950 et 2010 où les investissements dans l'infrastructure ferroviaire ont dépassé ceux des routes⁷.

Une comparaison entre les coûts externes du rail et de la route montre que le train est bien meilleur marché: en 2009, les coûts externes s'élevaient à 9 milliards de francs. Plus de 8 milliards provenaient de la route alors que seulement 494 millions provenaient du rail. Les raisons sont évidentes: d'une part le trafic routier engendre des émissions de CO₂ et charge notre air de poussières fines. D'autre part, chaque année, des centaines de personnes meurent sur la route et des milliers sont blessées. Tous ces accidents tragiques engendrent non seulement des souffrances humaines mais également des coûts énormes. Pour le trafic routier individuel, on atteint des coûts extrêmes de 6.6 centimes par kilomètre-personne alors que pour le trafic ferroviaire ils s'élèvent à 1.6 centimes. Pour le trafic marchandises, les coûts pour la route d'élèvent à 11.4 centimes par tonnes-kilomètres et à 1.8 centimes seulement pour le rail⁸.

Dans le cadre des discussions relatives à la politique des transports, on reproche souvent aux transports publics de ne pas couvrir leurs frais d'exploitation et de dépendre du financement public. En réponse à ce reproche, il convient de rappeler que le train est un service public pour les citoyennes et citoyens de ce pays. Le train a un mandat de prestation défini par l'état qui exige d'assurer également le raccordement des régions périphériques et pendant les heures creuses. Les chemins de fer ne peuvent en aucun cas être évalués avec des critères économiques sévères.

Il faut également noter le fait que ni la route, ni les transports publics, ne couvrent tous les frais qu'ils engendrent.

Le développement du rail décharge la route

Selon l'office fédéral du développement territorial ARE, le trafic va augmenter de 25% en 2030 par rapport à 2010.⁹ Les transports publics devraient augmenter plus rapidement (50%) que le trafic individuel motorisé (19%). Dans cette modélisation, tous les projets adoptés ont été pris en compte. Selon l'OFT, pour faire face à une croissance des transports publics de cette ampleur, il faut que des compléments tels que prévus dans la liste FAIF soient réalisés d'ici 2025. Comme les développements prévus permettent d'augmenter les capacités, ils permettront en premier lieu de faire face à la croissance inévitable des transports publics en maintenant la fiabilité et la ponctualité et en ne générant que peu de trafic supplémentaire. Avec les inves-

⁷ LITRA [Les transports publics en chiffres 2012](#): pages 36-37

⁸ OFS: [Mobilité et transports 2013](#), page 82

⁹ ARE: [Complément aux Perspectives d'évolution du trafic en Suisse jusqu'en 2030](#)



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

tissements ferroviaires prévus dans le cadre du FAIF, qui ne sont pas encore pris en compte dans les perspectives d'évolution du trafic de l'ARE, la croissance des transports publics peut être améliorée par rapport aux prévisions de l'ARE. Ainsi, grâce au FAIF, les surcharges de trafic sur les routes peuvent être diminuées.

Insuffisances et limitations de capacités d'ici 2030 en cas de rejet de FAIF¹⁰



„Si l'on ne procède pas à des investissements supplémentaires au-delà de ZEB, le réseau sera fortement saturé en plusieurs endroits, notamment dans les agglomérations telles que l'Arc lémanique et les régions de Berne, Bâle, Zurich et du Tessin. Les lignes suivantes seront vraisemblablement aussi saturées: Lausanne–Yverdon, Berne–Zurich–St-Gall/Frauenfeld et Zurich–Lucerne.“¹¹

¹⁰ Source: [message relatif à l'initiative populaire „Pour des transports publics“ et au contre-projet direct](#), page 1643

¹¹ Source: [message relatif à l'initiative populaire „Pour des transports publics“ et au contre-projet direct](#), page 1435



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

„Du fait de la croissance attendue en matière de transport de voyageurs et de trafic marchandises, les goulets d'étranglement représentés à la figure [...] devraient apparaître d'ici 2030, notamment au niveau des voies d'accès aux grandes agglomérations. D'importants travaux sont également à prévoir dans les gares qui ont besoin de quais supplémentaires ou de quais rallongés ou dans lesquelles d'autres installations d'accueil doivent être réaménagées. En Suisse romande et sur le corridor du Saint-Gothard, les aménagements de profil sont par ailleurs nécessaires afin de permettre la mise en œuvre de trains à deux niveaux et le transfert de fret de la route vers le rail.“¹²

La Suisse est confrontée à un défi tant structurel qu'écologique: elle doit d'une part trouver un moyen pour faire face aux flux futurs de trafic et, d'autre part, elle doit rendre les transports plus respectueux de l'environnement. Relever ces deux défis ne peut se faire qu'avec des transports publics performants. Le trafic individuel motorisé peut avoir certains avantages mais efficacité et respect de l'environnement ne peuvent être garantis que par les transports publics. La Suisse a absolument besoin de transports publics forts.

FAIF a deux objectifs principaux: d'une part, créer les conditions permettant à davantage de passagers de voyager en train. D'autre part, compléter le système de nœuds par un horaire cadencé intégral. Ceci permet d'améliorer les liaisons et les correspondances entre les différentes parties du pays¹³. Sans ces investissements, une amélioration notable de la répartition modale (parts de marché des transports publics) est techniquement impossible.

Assurer la sécurité et l'entretien des chemins de fer

Le train est un moyen de transport sûr. En Suisse, le risque d'avoir un accident de voiture mortel est 14 fois supérieur à celui d'en avoir un en train, pour la même distance parcourue. Le risque d'avoir un accident mortel en moto est 257 fois plus élevé qu'en train¹⁴. Mais cela ne signifie pas que les investissements dans la sécurité ferroviaire ne sont pas nécessaires. Plus l'horaire est dense, plus il y a de voyageurs, plus l'infrastructure est sollicitée et plus les investissements dans la sécurité ferroviaire sont nécessaires. Les trains suisses doivent rester bons. Il est donc cohérent d'améliorer l'adéquation du financement des coûts de développement, d'exploitation et d'entretien à l'aide du FAIF.

Aujourd'hui, aux heures de pointe, des foules importantes se pressent sur les quais de gare. Cela peut conduire à des situations dangereuses. L'élargissement des quais tel que prévu dans le PRODES permettra également d'améliorer la sécurité.

¹² Source: [message relatif à l'initiative populaire „Pour des transports publics“ et au contre-projet direct](#), page 1438

¹³ OFT: [Informations de fond FAIF](#), pages 1-2

¹⁴ OFS: [Accidents des transports en Suisse 2012](#), Page 3. Les chiffres se rapportent à la période 2002-2011.



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

Le train est un moyen de transport respectueux de l'environnement

Les chiffres parlent d'eux-mêmes: selon la LITRA, en 2012, 17.3% des passagers-kilomètres du trafic individuel et 38.7% des tonnes-kilomètres du trafic marchandise étaient assurés par le rail¹⁵. En comparant les chiffres du rail à ceux de la route pour l'utilisation du sol, la consommation d'énergie et les émissions de CO₂, on voit que le trafic ferroviaire est nettement plus respectueux de l'environnement que le trafic routier: 32% des surfaces urbanisées de notre pays sont utilisées pour les transports¹⁶. Seuls 9.9% de cette surface sont utilisés pour les chemins de fer. En enlevant les 2.1% utilisés par les aéroports, on voit que 80.9% sont couverts par les routes¹⁷.

Selon l'OFEN, en 2012, 35.4% de la consommation énergétique suisse étaient imputables aux transports¹⁸. La part du train représentait 5% de la consommation d'énergie liée aux transports alors que celle du trafic routier s'élevait à 87%¹⁹. Voitures et poids lourds consomment non seulement beaucoup d'énergie mais ils affectent également fortement le climat. Un tiers des émissions de CO₂ de notre pays est généré par les transports (émissions selon le protocole de Kyoto)²⁰. 68% des émissions de CO₂ dues aux transports sont générés par les voitures privées, 19% par les véhicules de livraison, les poids lourds et les bus. Le train se distingue nettement avec 0.2%²¹. Alors que les émissions dues aux combustibles diminuent d'année en année, le secteur des transports ne participe pas du tout à l'effort visant à atteindre les objectifs CO₂²².

En 2000, 29% des émissions de poussières fines PM₁₀ étaient générés par les transports. Les transports produisent environ 6'300 tonnes par année de poussières fines²³. Les émissions de PM₁₀ par les chemins de fer sont évaluées entre 800 et 1'300 tonnes par année²⁴. La part du train dans les émissions de poussières fines dues aux transports est ainsi légèrement inférieure à sa part de marché pour le transport individuel et largement en dessous pour le transport de marchandises.

Le train est nettement plus efficace que le transport routier en matière d'utilisation du territoire, de charges sur le climat et de consommation d'énergie. Plus la part de transports par rail est grande, moins l'environnement en souffre.

Le développement des trains permet d'économiser de l'énergie

La consommation d'énergie par tête doit diminuer. Le Conseil fédéral le souhaite. Le train est bien plus efficace énergétiquement par kilomètre-personne que le trafic motorisé individuel. Les moteurs à combustion sont bien moins efficaces que les moteurs électriques. Mais les voitures électriques ne sont pas forcément plus économes en énergie que le train. Une voiture électrique de quatre places occupée par seule-

¹⁵ [LITRA Les transports publics en chiffres 2012](#)

¹⁶ [OFS statistique suisse de la superficie](#)

¹⁷ [OFS: Mobilité et transports page 6](#)

¹⁸ [Statistique globale suisse de l'énergie 2012 page 8](#)

¹⁹ [OFS: Mobilité et transports 2013, page 74](#)

²⁰ [OFEN: Emissions d'après la loi sur le CO₂ et le protocole de Kyoto, page 11](#)

²¹ [OFS: Mobilité et transports 2013, page 75](#)

²² [OFEN: Emissions d'après la loi sur le CO₂ et le protocole de Kyoto, page 4.](#)

²³ [CFH: Les poussières fines en Suisse page 39](#)

²⁴ [OFEN: PM₁₀ dans le trafic ferroviaire, page 7](#)



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

ment une ou deux personnes a besoin de plus de courant par passager que les besoins moyens d'un train CFF par passager²⁵. Une électrification des véhicules routiers nécessiterait davantage de courant qu'un transfert de la route au rail. Si, en Suisse, toutes les voitures privées étaient remplacées par des véhicules électriques de catégorie moyenne inférieure, la consommation de courant augmenterait de 15%²⁶.

En plus des mesures visant à augmenter l'efficacité des transports routiers, une modification de la répartition modale en faveur du train est nécessaire, afin de réduire la consommation d'énergie à un niveau supportable. Un transfert du trafic sur le train réduit la dépendance envers les vecteurs énergétiques fossiles importés à 100%. En 2011, les besoins en énergie des transports étaient couverts à 95% par les vecteurs énergétiques fossiles²⁷.

Le développement du train au service du transfert du trafic marchandises sur le rail

Alors qu'environ deux tiers du trafic marchandises de transit sont transportés par le rail, les parts de marché du train dans le reste du trafic marchandises ne s'élèvent qu'à un quart²⁸. Il faudrait pourtant que la plus grande proportion possible soit transportée par le train. La consommation d'énergie et d'espace ainsi que la pollution environnementale dues au trafic marchandises ferroviaire sont inférieures à celles du trafic marchandises routier²⁹.

FAIF soutient le trafic marchandises par le rail par divers aménagements. Le tunnel de Gléresse le long du lac de Biemme joue un rôle important. Le plus grand goulet d'étranglement du principal axe marchandises est-ouest sera ainsi supprimé. De plus, le trafic marchandises dans son ensemble sera ancré dans la Constitution. Jusqu'ici, grâce à l'initiative des Alpes, seul le trafic marchandises traversant les Alpes de frontière à frontière était pris en considération. La concrétisation dans la loi apporte aussi une amélioration importante permettant de mieux positionner le trafic marchandises par rapport au transport des voyageurs (art. 48a paragraphe b de la loi sur les chemins de fer). Jusqu'ici, le transport des voyageurs avait la priorité dans l'horaire, il ne restait ainsi que des fenêtres peu attractives pour le trafic marchandises. Le projet FAIF apporte aussi des améliorations notoires pour le trafic marchandises à travers les Alpes. Ainsi, selon toute vraisemblance, avec les moyens provenant du FIF, les tunnels de l'axe du Gothard seront probablement aménagés pour 900 mio. de francs d'ici l'ouverture de la NLFA, de sorte que les camions de 4 mètres puissent être transportés sans problème par le rail (corridors de 4 mètres). Sur l'axe du Lötschberg, le trafic marchandises à travers les Alpes profitera jusqu'en 2025 de l'aménagement du tronçon Berne-Thoune et, à plus long terme, de la mise en service du deuxième tube du tunnel de base du Lötschberg.

Certains projets FAIF augmentent nettement l'attractivité du trafic marchandises et sont donc une condition préalable au transfert des marchandises de la route au rail, tant à l'échelle nationale qu'au niveau du transit à travers les Alpes.

²⁵ [Mobitool: Comparatif des moyens de transport](#)

²⁶ [SES: Umweltauswirkungen der Autoflotte der Schweiz, page 8](#)

²⁷ [Office fédéral de l'énergie: Analyse des schweizerischen Energieverbrauchs 2000 – 2011 nach Verwendungszweck, page 58](#)

²⁸ [LITRA Les transports publics en chiffres 2012: 23](#)

²⁹ [OFS: Mobilité et transports 2013, page 83](#)



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

Une réglementation équitable des déductions fiscales pour pendulaires

Compte tenu des prévisions liées aux transports, il est important de limiter au maximum l'augmentation du trafic avec des mesures économiques et sociales significatives. Par conséquent, dans le cadre du FAIF, la limite maximale de déduction pour les pendulaires entre leur domicile et leur travail a été fixée à Fr. 3000.- par an. Aujourd'hui, sous certaines conditions, les déductions professionnelles sont illimitées³⁰. Ainsi, 9% des contribuables déduisent entre 7'000 et 70'000 francs sur l'impôt fédéral direct pour les déplacements sur leur lieu de travail³¹. Il s'agit d'une incitation fiscale non opportune du point de vue économique et écologique.

Il y a peu de trafic pendulaire dans les cantons ruraux: 78% des contribuables ne sont pas affectés par cette limitation, car ils déduisent fiscalement moins de Fr. 3000.- pour leur trajet jusqu'à leur travail. La limitation de la déduction de Fr. 3000.- n'entraîne que très peu de discrimination dans les zones rurales:

Dans les cantons alpins et ruraux, un nombre de personnes plus important que la moyenne ne paie pas d'impôt fédéral direct en raison de faibles revenus³². Indépendamment de la longueur du trajet jusqu'à leur lieu de travail, ces personnes ne peuvent pas profiter de la déduction pour pendulaire. En outre, les kilomètres parcourus augmentent avec les revenus supplémentaires³³.

- Seuls 8% des trajets pendulaires s'effectuent entre les communes rurales et les communes urbaines³⁴.
- Dans les cantons alpins, les distances parcourues par les pendulaires sont plus courtes que la moyenne suisse. Par exemple, dans les Grisons elles sont 20% plus courtes et au Tessin 27%³⁵. Voir la carte annexée.
- Dans les régions relativement mal desservies par les transports publics, les habitants profitent de loyers bon marché.

Les personnes qui profitent le plus d'une déduction illimitée pour pendulaires sont celles qui peuvent effectuer une déduction importante de leur impôt fédéral direct car elles habitent dans la périphérie de l'agglomération et, pour se rendre à leur travail, font des déplacements bien au-delà du centre le plus proche.

La souveraineté fiscale des cantons demeure

Toutes les variantes discutées dans le cadre de ce projet concernent l'impôt fédéral direct. Les cantons gardent la compétence de limiter ou non la déduction pour pendulaires au niveau des impôts cantonaux et communaux. Les déductions cantonales et communales pour pendulaires sont en moyenne deux fois plus importantes que les déductions fédérales³⁶.

Les coûts déduits dépassent souvent les coûts réels

Les cantons mettent en œuvre de manière très diversifiée les dispositions fédérales relatives aux déductions pour pendulaires. Dans les cantons sans classement des kilométrages en fonction du véhicule, les

³⁰ Les critères de déductions fiscales diffèrent d'un canton à l'autre. Les critères sont par exemple la distance entre le domicile et le prochain arrêt de transports publics ou le gain de temps avec la voiture.

³¹ Office fédéral des routes.

³² Office fédéral des transports

³³ [OFS: micro recensement mobilité 2010](#) page 93

³⁴ Office fédéral des transports

³⁵ Office fédéral des transports

³⁶ PWC/BAV 2010 page 22



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

coûts déduits peuvent dépasser de 30%³⁷ les frais effectifs selon les catégories des véhicules. De plus, toutes les administrations fiscales n'ont pas les capacités de contrôler si les coûts annoncés dépassent ou non les dispositions légales. Le risque d'abus est donc considérable.

Un compromis raisonnable

La limite supérieure de Fr. 3000.- est raisonnable sachant que le Conseil fédéral avait initialement proposé une limite de Fr. 800.-.

Un rapprochement du domicile et du lieu de travail va dans le sens des objectifs d'aménagement du territoire, de politique énergétique et de protection du climat. La limitation des déductions pour pendulaire est un pas important pour la protection de l'environnement.

Les passagers participent aussi aux coûts

Le financement des aménagements ferroviaires par le FAIF dépend notamment également de l'augmentation du prix du sillon et donc, indirectement, du prix des billets. Ceci malgré le fait que les prix des transports publics ont davantage augmenté entre 1990 et 2013 que les prix du trafic motorisé individuel³⁸. Les augmentations des prix pour le trafic ferroviaire devraient rapporter environ 300 millions de francs. Les usagers des trains participent ainsi de manière importante au développement ferroviaire.

Le développement des trains est bon pour le tourisme

La Suisse est connue à l'étranger pour ces lignes ferroviaires aux beaux panoramas et ses chemins de fer de montagnes spectaculaires. Ces derniers sont parfaitement intégrés au réseau des transports publics. Les touristes bénéficient ainsi d'une chaîne de transports fonctionnelle, des aéroports jusqu'aux montagnes. L'adoption de FAIF garantit leur pérennité. Les capacités supplémentaires sur le plateau profitent aux pendulaires mais aussi aux touristes qui se rendent dans les Alpes. De plus, avec FAIF, des lignes fortement utilisées par les touristes seront aménagées: le tronçon du Golden-Pass Vevey-Blonay, le Matterhorn Gotthard Bahn, le Zentralbahn et les Rhätische Bahn entre Coire et St-Moritz et entre Landquart et Davos³⁹. Grâce à ces aménagements, ces lignes de chemin de fer resteront attractives pour les touristes, à l'avenir aussi⁴⁰.

³⁷ Bases de calcul du TCS 2012: page 11

³⁸ [Surveillant des prix: évolution des coûts des transports](#)

³⁹ [CFF: carte FAIF](#)

⁴⁰ L'ouverture du tunnel de base du Lötschberg en 2007 a déjà eu une influence positive sur le tourisme à la journée et sur plusieurs jours en Valais. Ainsi, en 2011, 55'000 à 82'000 touristes à la journée supplémentaires ont visité le Valais. Le tourisme sur plusieurs jours a également augmenté de 40'000 à 105'000 nuits. Une estimation prudente évalue la valeur ajoutée supplémentaire grâce au tunnel de base du Lötschberg pour l'industrie touristique du Valais de 9 à 19 millions de francs par année, ou à 0,11-0,8% de la valeur ajoutée totale du tourisme dans le canton du Valais. Cet exemple montre que le tourisme peut aussi profiter d'une meilleure offre en transports publics et, par là-même, l'économie de régions entières ([Effets du tunnel de base du Lötschberg sur le comportement en matière de transport](#), ARE 2012).



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie



La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

Enfin, avec FAIF, le Conseil fédéral dispose également des bases constitutionnelles pour promouvoir les téléphériques.

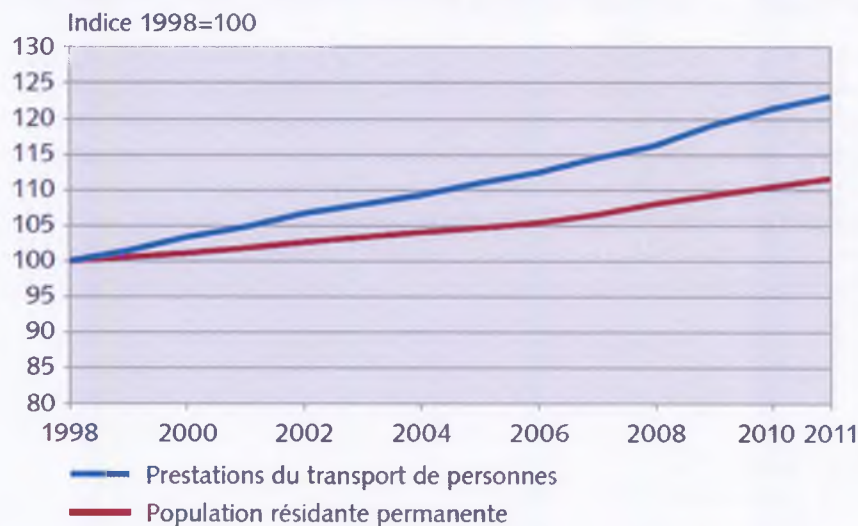
FAIF est nécessaire – Même si la population ne croît pas davantage

Les prestations du transport de personnes augmentent plus fortement que la population. Entre 1998 et 2011, le nombre de personnes-kilomètres sur la route et le rail a augmenté de 23 pour-cent. Durant la même période, la population a augmenté de 11 pour-cent. L'immigration n'explique pas à elle seule le fait que l'infrastructure ferroviaire arrive à la limite de ses capacités. Toujours plus de kilomètres sont parcourus par personne. Comme le réseau ferroviaire a atteint ses limites de capacité à plusieurs endroits, les investissements dans l'infrastructure ferroviaire sont nécessaires, même en cas de limitation de l'immigration.

De plus, FAIF prévoit en premier lieu une nouvelle réglementation du financement de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure existante. D'importants aménagements seront effectués uniquement dans le but de permettre au réseau ferroviaire de rester performant, à l'avenir aussi.

Evolution des prestations de transport et de la population résidente

G 7.2



Source: OFS

© OFS

Office fédéral des transports, [Mobilité et transports 2013: page 46.](#)



Ein guter Zug der Schweiz



La Suisse sur la bonne voie

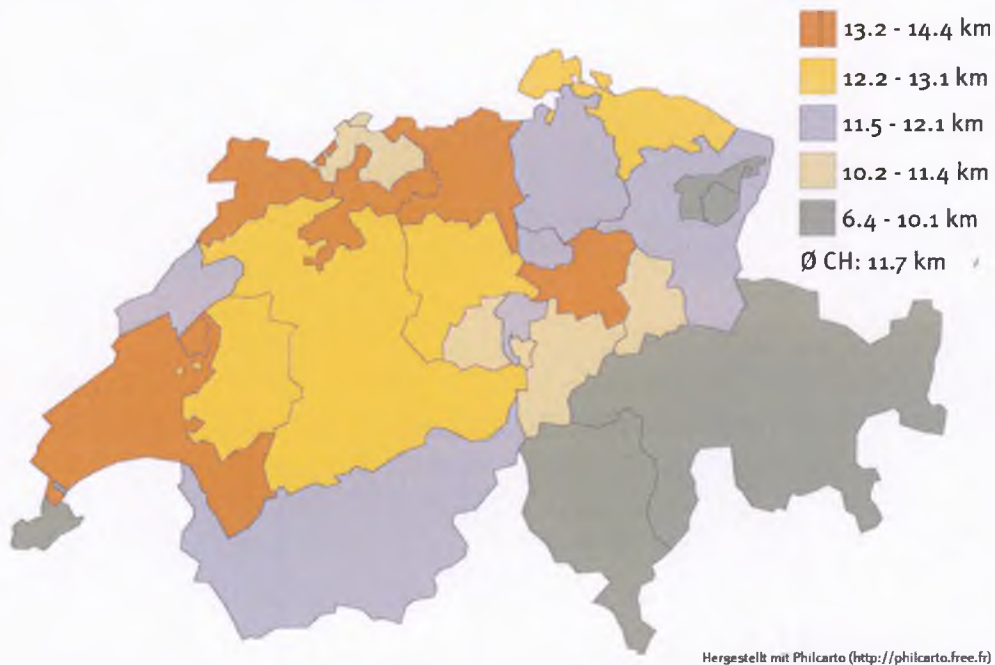


La Svizzera sul binario giusto

Alliance pour les transports publics
Allianz für den öffentlichen Verkehr
Alleanza per i trasporti pubblici

1 Annexe

Déduction pour pendulaire: moins de pendulaires dans les cantons ruraux



Kilométrage moyen entre le domicile et le travail par canton. Source OFT.