



« Le FAIF ne concurrence pas le trafic routier, mais le complète. »

Lors d'un entretien avec l'Alliance des villes, M. Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports, a abordé le projet FAIF, son mode de financement et le rapport entre la route et le rail.



M. Füglistaler, le Conseil des États veut une étape d'aménagement 2025 étendue. Quel est l'avis de l'OFT sur le contenu de cette proposition, après que le Conseil fédéral a prévu un autre programme dans son message ?

De manière cohérente, le Conseil des États a non seulement décidé davantage d'aménagements, mais a aussi prévu le financement supplémentaire nécessaire, sous la forme d'une augmentation temporaire de la TVA. Un autre aspect est également positif: le Conseil des États a complété l'étape d'aménagement du Conseil fédéral par des projets qui, du point de vue de la

Confédération, constituent la prochaine urgence. L'adoption de crédits d'études supplémentaires a en outre permis de poser des glissières de sécurité dans l'optique de la deuxième étape d'aménagement qui fera l'objet d'une décision dans quelques années. La prévisibilité s'en trouve renforcée.

L'alimentation du fonds d'infrastructure ferroviaire constituera le cœur des débats. Le pour mille de TVA ainsi que la limitation de la déduction des frais de transport soulèvent certaines critiques. Existe-t-il d'autres sources de financement pour le FAIF ?

Le FAIF prévoit d'ores et déjà que tous les acteurs et utilisateurs doivent contribuer au financement du maintien et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire: les usagers du rail, les pendulaires de manière générale, les cantons et naturellement, la Confédération qui donne le bon exemple. Nous ne prévoyons aucune autre possibi-

« Il est capital que le fonds d'infrastructure ferroviaire soit suffisamment alimenté, faute de quoi les aménagements prévus resteront une illusion. »

lité. Signalons que la limite prévue pour la déduction des frais de transport concerne uniquement l'impôt fédéral direct. Elle n'aura des implications que pour environ

Éditorial

Chères lectrices, chers lecteurs,

Au cours de la prochaine session, le Conseil national examinera le projet «Financement d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (FAIF). Il s'agit d'un contre-projet direct à l'initiative populaire de l'ATE qui propose de consacrer aux transports publics la moitié des fonds prévus jusqu'à présent pour le trafic routier. Or, une telle redistribution n'est pas adéquate, ampute énormément le financement des routes et met en péril la durabilité de l'infrastructure routière. Il convient donc de rejeter l'initiative.

En fait, nous ne devons en aucun cas opposer ces deux moyens de transport que sont la route et le rail et devons au contraire les combiner. Le contre-projet FAIF suit cette approche. Un fonds de durée indéterminée pour le financement de l'aménagement, de l'exploitation et de l'entretien assure un financement durable, c'est-à-dire sans endettement. Actuellement, pour garantir l'alimentation suffisante de ce fonds, on utilise également dans une mesure limitée le produit de l'imposition des huiles minérales, ce qui se justifie uniquement si le réseau ferroviaire bien aménagé contribue à désengorger les routes déjà saturées aujourd'hui. Il est impératif de réfléchir au financement à long terme de l'ensemble des infrastructures de transport.

Le Conseil des États a d'ores et déjà approuvé l'ensemble du projet FAIF et décidé à l'unanimité une variante d'aménagement qui va au-delà de la proposition du Conseil fédéral. Un impératif, faute de quoi des projets absolument urgents – sur l'axe de circulation principal St-Gall–Winterthur–Zürich ou sur le Lötschberg, par exemple – seraient bloqués pour des décennies. C'est pourquoi je suis convaincu par la proposition FAIF, que je trouve équilibrée et qui tient compte de toutes les régions, et j'invite mes collègues du Conseil national à la soutenir à l'instar du Conseil des États et de notre Commission des transports chargée de l'examen préalable. Il conviendrait de créer en parallèle au FAIF un fonds similaire pour les routes. Si cela s'avère impossible, le Conseil fédéral et le Parlement sont également invités à adopter immédiatement après une solution porteuse pour l'aménagement de l'infrastructure routière, et ce, dans le but de combiner la route et le rail, plutôt que de les opposer.

Max Binder

Max Binder

Conseiller national et coprésident de l'Alliance des villes pour les transports publics en Suisse orientale et centrale





« Des mesures ponctuelles ne suffiront donc pas à faire face à la demande croissante. »

20% des contribuables et les cantons restent libres d'en fixer les modalités comme ils l'entendent dans leur système fiscal. L'utilisation limitée dans le temps du pour mille de TVA, disponible après l'assainissement de l'assurance-invalidité, devrait être la seule source de financement des aménagements susceptible de réunir une majorité. Il est capital que le fonds d'infrastructure ferroviaire soit suffisamment alimenté, faute de quoi les aménagements prévus resteront une illusion.

Certaines améliorations de l'offre devraient coûter des centaines de millions de francs. Le Conseil des États favorise-t-il des travaux d'infrastructure de luxe avec son projet plus ambitieux ? N'existe-t-il pas de solutions moins coûteuses ?

Le réseau ferroviaire suisse est largement saturé et atteint, en certains points, sa limite de capacité. Des mesures ponctuelles ne suffiront donc pas à faire face à la demande croissante. Nous examinons minutieusement tous les projets. Au besoin, nous testons des solutions de rechange. La planification des aménagements de la Confédération, sur laquelle se fondent les décisions du Conseil

des États, accorde la priorité à des projets qui présentent un bon rapport coûts-utilité, éliminent des goulets d'étranglement et sont susceptibles d'avoir un impact positif le plus grand possible sur l'ensemble du réseau ferroviaire.

Supposons que le Conseil national s'accorde sur les questions principales avec sa commission et que les différends entre les deux conseils soient rapidement réglés. Vous risqueriez-vous d'ores et déjà à un pronostic sur l'issue de la votation populaire ?

Je suis convaincu que le FAIF emportera également les suffrages de la population: le projet prévoit une extension qui supprime d'importants goulets d'étranglement, mise sur l'extension de la capacité et bénéficiera ainsi à une large majorité d'utilisateurs du rail et de pendulaires. En outre, il se soucie de l'équilibre entre les régions, ce dont témoigne la nette majorité avec laquelle le Conseil des États a approuvé le projet. Et enfin, le FAIF crée une base solide et trans-

parente à long terme pour le financement de l'infrastructure ferroviaire.

Les associations d'utilisateurs de la route plaident en faveur de la présentation rapide d'un nouveau projet d'aménagement et de financement de l'infrastructure routière. Dans quelle mesure ce projet sera-t-il coordonné avec le projet FAIF et avec l'Office fédéral des transports ?

Si, d'un point de vue purement formel, le projet Routes n'est pas couplé avec le FAIF, il l'est d'ores et déjà sur le plan du contenu et sur le plan politique: le financement et l'aménagement des deux moyens de transport doivent reposer sur une base solide. Le rail et la route ne doivent pas être opposés, mais combinés. C'est pourquoi le Conseil fédéral rejette l'initiative «pour les transports publics» de l'ATE. Certes, des fonds supplémentaires seraient consacrés aux transports publics, mais au détriment de la route. Or, celle-ci connaît déjà des problèmes de financement avec le système actuel. Avec le FAIF, nous ne concurrençons pas le transport routier, nous le complétons. ■

« En outre, le FAIF se soucie de l'équilibre entre les régions, ce dont témoigne la nette majorité avec laquelle le Conseil des États a approuvé le projet. »

Feu vert pour les études des projets du tunnel de Brütten, du tunnel de base du Zimmerberg II et du nœud ferroviaire de Lucerne

Le 19 février 2013, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a clôturé l'examen de détail du projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure routière). Le Conseil national examinera le FAIF au cours de la session d'été 2013.

La CTT-N se prononce en faveur d'un complément à l'étape d'aménagement 2025 telle que proposée par le Conseil fédéral dans le cadre du projet FAIF. Ces compléments se fondent sur les décisions adoptées par le Conseil des États.

L'Alliance des villes se réjouit qu'à l'instar du Conseil des États, la CTT-N prévoit elle aussi des crédits de planification et d'études de projets pour les tronçons Bassersdorf/Dietlikon–Winterthour, Thalwil–Zoug und Zoug–Lucerne.

L'Alliance des villes favorise la construction du tunnel de base du Zimmerberg II ainsi que les mesures de soulagement du nœud ferroviaire de Lucerne avec la gare souterraine/gare de transit à Lucerne, y compris la variante courte du tunnel de Brütten figurant déjà dans le plan directeur du canton de Zurich. Les travaux

d'étude pour les aménagements de l'infrastructure mentionnés doivent démarrer immédiatement, afin que nous puissions présenter des projets parvenus au stade d'exécution d'ici 2025.

Utilité macroéconomique avérée

Le tunnel de Brütten et le tunnel de base du Zimmerberg II sont les seuls projets qui présentent un rapport utilité-coûts positif selon les études de l'OFT et qui réduisent notablement la saturation du trafic de voyageurs. Quant à la gare souterraine/de transit, il s'agit, selon les CFF, de la mesure de désengorgement la plus efficace et la moins coûteuse de l'accès complètement saturé à Lucerne. ■



L'Alliance des villes prie tous les conseillers et conseillères nationaux de se rallier aux propositions de la majorité* de sa commission et de renoncer à soutenir les demandes susceptibles de remettre à nouveau en cause les étapes d'aménagement proposées par la CTT-N et donc les extensions de l'offre dans les régions de Suisse orientale, de Suisse centrale et dans la région de Zurich (crédits d'études affectés dans l'étape d'aménagement 2025 et mise en œuvre de ces améliorations de l'offre dans l'étape d'aménagement 2030).

* En ce qui concerne la question de la participation des cantons (différence entre le Conseil des États et la CTT-N), l'Alliance des villes renvoie à la position officielle de la CTP et soutient ainsi l'avis du Conseil des États.

Actualités

Le «Zimmerberg light» n'est pas une alternative pour le Grand Conseil

Au début de l'année, le Grand Conseil de Zurich a examiné une initiative individuelle en faveur d'un tracé alternatif sous le Zimmerberg, la variante dite «Zimmerberg light». Une étude de la Confédération confirme que la variante «Zimmerberg light» présente un rapport utilité-coûts nettement plus mauvais que le tunnel de base II. Le Grand Conseil a

suivi cette argumentation et clairement repoussé l'initiative, par 142 «non» contre 22 «oui». Le Conseil d'État de Zurich s'était déjà prononcé contre celle-ci en juillet 2012. Pour les deux instances, il n'y a pas de débat à proprement parler, car le tunnel de base du Zimmerberg II est sans conteste la meilleure variante, puisqu'il améliorera la performance du réseau ferroviaire tout en réduisant les temps de parcours.



FAIF – Les exigences de l'Alliance des villes

1. Non à l'initiative ATE, oui au contre-projet FAIF

> L'initiative ATE va trop loing. Elle propose de consacrer au transport public la moitié des fonds prévus jusqu'à présent pour le trafic routier. Or, une redistribution d'une telle ampleur ampute énormément le financement des routes.

Le rail et la route ont tous deux leur raison d'être. Ils requièrent tous deux un concept de financement et d'aménagement durable. LE FAIF est celui du rail. Il convient d'en établir un pour la route.

2. Étude dans les meilleurs des délais des projets visant à éliminer les goulets d'étranglement sur les tronçons St-Gall–Winterthour–Zurich et Lucerne–Zoug–Zurich

> La ligne Zurich–Winterthour–St-Gall est une partie de l'axe ouest-est national, la ligne RER de Suisse qui transporte le plus de voyageurs ainsi qu'un couloir de transport de marchandises d'importance internationale. Tout le trafic passe par une double voie unique et constitue l'un des plus importants goulets d'étranglement du réseau ferroviaire suisse. La ligne Lucerne–Zoug–Zurich, avec les tunnels à une voie du Zimmerberg et d'Albis, fait quant à elle partie de la voie de communication principale entre la Suisse centrale et Zurich. Ce trou d'aiguille dans le trafic international nord-sud, principale voie d'accès aux NLFA, est saturé depuis longtemps. Sur le troisième axe de Suisse pour le transport de voyageurs, la croissance de la demande est énorme. Et actuellement, l'accès à la gare de Lucerne par le tunnel de Gütsch à deux voies est complètement saturé et compte parmi les principaux goulets d'étranglement du réseau ferroviaire suisse.

L'étape d'aménagement 2025 doit donc comporter au minimum des crédits d'études affectés pour l'élimination de ces goulets d'étranglement. La prévisibilité doit être assurée pour les régions concernées.

3. Réalisation contraignante du tunnel de Brütten, du tunnel de base du Zimmerberg II et de la gare souterraine ou de transit de Lucerne d'ici 2030 au plus tard

> Il convient d'accorder la priorité aux projets apportant la plus grande contribution à la croissance économique de la Suisse. Les projets clés sur les tronçons ferroviaires Zurich–Winterthour–St-Gall et Lucerne–Zoug–Zurich (tunnel de Brütten, tunnel de base du Zimmerberg II et gare souterraine/de transit de Lucerne) répondent à cette exigence.

Ces améliorations de l'offre ne peuvent absolument plus attendre et doivent être réalisées d'ici 2030.

4. Alimentation suffisante du fonds d'infrastructure ferroviaire

> Un fonds de durée indéterminée pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien assure un financement solide de l'infrastructure ferroviaire. Le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire seront ainsi mieux harmonisés que jamais, ce qui réduit les risques pour les finances fédérales et permet des aménagements en adéquation avec les fonds disponibles.

Le fonds d'infrastructure ferroviaire doit être suffisamment doté, faute de quoi des projets d'aménagement essentiels dans tout le pays resteront bloqués et la Suisse perdra de son attrait comme site économique et lieu de vie en raison d'une accessibilité insuffisante.

Alliance des villes pour les transports publics en Suisse orientale et centrale

Au printemps 2008, les villes de Lucerne, Saint-Gall, Winterthour, Zoug et Zurich ont fondé l'«Alliance des villes pour les transports publics en Suisse orientale et centrale». Ces villes œuvrent de concert en faveur de l'aménagement rapide et durable des accès en transports publics vers la région métropolitaine zurichoise. À cette fin, l'Alliance des villes fournit des informations aux responsables politiques, aux autorités et au public intéressé sur son site Internet (www.staedte-allianz.ch), dans la presse et lors de manifestations.

Le secrétariat (info@staedte-allianz.ch) se fait un plaisir de répondre aux questions et de fournir de la documentation aux personnes intéressées.

www.staedte-allianz.ch

Impressum
 Éditeur: Alliance des villes pour les transports publics en Suisse orientale et centrale
 Photos: Office fédéral des transports, CFF, Rihs, parlement.ch
 Impression: ERNi Druck und Media AG, Kaltbrunn
 Tirage (allemand et français): 4500 exemplaires

