



Argumentaire

Projet FAIF : position du Conseil fédéral

Le 9 février 2014, le peuple suisse votera sur l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), lequel prévoit la création d'un nouveau fonds. Grâce à ce fonds, les investissements dans l'exploitation et dans l'entretien seront suffisants, le niveau de sécurité augmentera et le réseau ferroviaire pourra être aménagé judicieusement. Le Conseil fédéral recommande d'adopter l'arrêté FAIF. De meilleures liaisons ferroviaires bénéficient à la population et à l'économie.

Sommaire

Rappel des faits.....	page 2
L'objet en détail	page 2
Pourquoi le Conseil fédéral recommande le Oui à l'arrêté FAIF.....	page 6



Rappel des faits

En Suisse, on prend de plus en plus le train : depuis 1998, le transport ferroviaire de voyageurs a progressé d'environ 60 %. Pour répondre à la demande, il a fallu améliorer l'offre sans relâche. En fret ferroviaire transalpin, les quantités transportées ont elles aussi, très nettement augmenté : de 19,3 à 23,8 millions de tonnes par an. Cette sollicitation constante use l'infrastructure et fait grimper les coûts d'entretien des rails, des tunnels et des installations. Selon les prévisions, la population et la mobilité vont continuer à augmenter. Il faut donc des moyens supplémentaires pour maintenir l'infrastructure ferroviaire en bon état et mettre à disposition les capacités nécessaires. De plus, il faut résorber des engorgements. Pour ce faire, le Parlement a adopté l'arrêté FAIF.

Evolution de 1998 à 2012

	Transport de voyageurs ¹	Trafic marchandises ² (transalpin)
1998-2012	+60 %	+23 %

Prévisions de 2007 à 2030

	Transport de voyageurs ³	Trafic marchandises ⁴ (transalpin)
2007-2030	+60 %	+70 %

L'objet en détail

L'arrêté FAIF prévoit la création d'un nouveau fonds garantissant que les investissements dans l'exploitation et dans l'entretien seront suffisants, que le niveau de sécurité augmentera et que le réseau ferroviaire pourra être aménagé judicieusement. Le nouveau fonds, appelé fonds d'infrastructure ferroviaire FIF, sera ancré dans la Constitution ; il sera permanent. Il reliaera le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP) et permettra de financer, à partir d'une caisse commune, l'exploitation et l'entretien d'une part, et l'aménagement d'autre part. Ainsi, les investissements seront mieux harmonisés entre eux et garantis à long terme. Les dépenses d'entretien seront prioritaires.

Le nouveau fonds sera alimenté par les sources actuelles auxquelles s'ajouteront des revenus additionnels :

¹ Augmentation de la demande en voyageurs-kilomètres

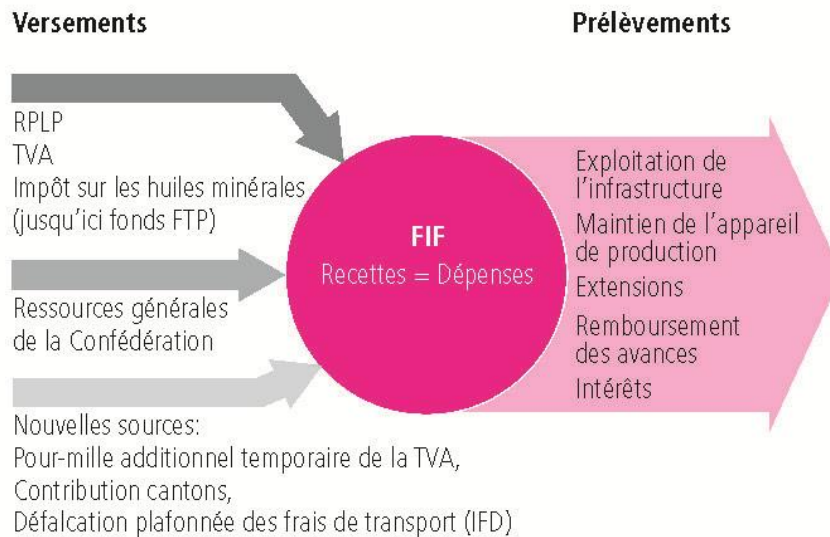
² Augmentation des tonnes ferroviaires-km en transport de marchandises transalpin

³ Augmentation de la demande en voyageurs-kilomètres (message FAIF)

⁴ Augmentation des tonnes ferroviaires-km des entreprises de chemin de fer suisses (message FAIF)



Fonds d'infrastructure ferroviaire FIF



Les moyens financiers déjà affectés à l'infrastructure ferroviaire, de l'ordre de 4 milliards de francs par an – soit 80 % des apports au FIF – resteront utilisés à ce titre. Ils sont issus des finances générales de la Confédération, de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), des recettes de la TVA et de l'impôt sur les huiles minérales (jusqu'en 2030). S'y ajoutera environ 1 milliard de francs par an provenant de nouvelles sources, à savoir de contributions supplémentaires versées par les cantons et de 1 ‰ de la TVA. Ce pour-mille est affecté actuellement et jusqu'en 2017 à l'assainissement de l'assurance invalidité. Le Parlement a décidé de l'attribuer au FIF de 2018 à 2030.

Les voyageurs continueront à participer au financement de l'infrastructure ferroviaire par le biais des tarifs. Le prix des billets n'est pas fixé par l'Etat mais par les entreprises de chemin de fer, ce qui accroît le taux d'autofinancement de l'infrastructure ferroviaire et décharge le fonds.

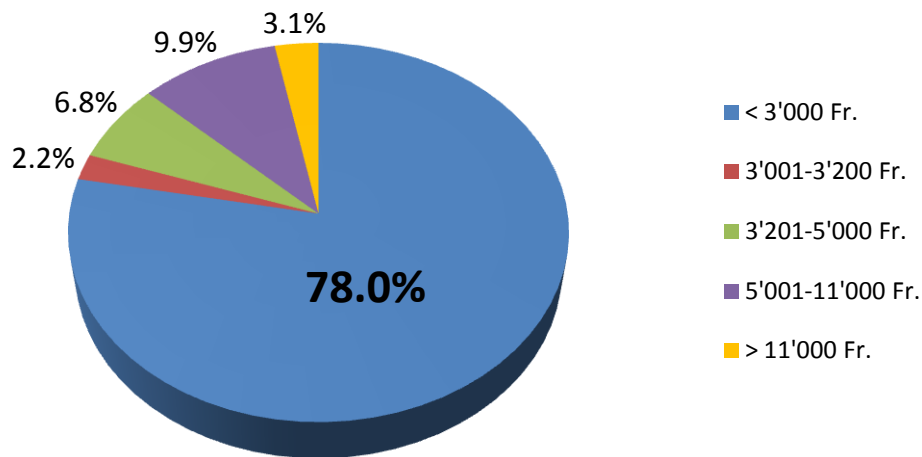
Il est aussi prévu de plafonner à 3000 francs la somme que les contribuables salariés peuvent déduire dans l'impôt fédéral direct au titre des frais de transport sur leur revenu imposable annuel. Ce changement fera l'objet d'une loi liée à une modification de la Constitution. La Confédération en retirera des recettes supplémentaires. Jusqu'ici, les pendulaires sur de longues distances bénéficiaient d'avantages fiscaux ; en réduisant ceux-ci, on cherche à maîtriser la tendance à parcourir de longs trajets entre domicile et lieu de travail, objectif également visé par les politiques d'aménagement du territoire et environnementale. Les coûts des abonnements des communautés tarifaires et des abonnements généraux de 2^e classe restent en grande partie déductibles. Les automobilistes pendulaires pourront, eux, faire valoir les coûts d'un trajet domicile-travail de 20 à 35 km par jour. Cela correspond par exemple à l'aller-retour entre Sigriswil et Thoun, Châtel-St-Denis et Vevey, Unterägeri et Zoug, Trogen et St-Gall ou encore Ponte Tresa et Lugano. Selon le microrecensement « Mobilité et transports



2010 », publié par l'Office fédéral de la statistique, la longueur moyenne du trajet domicile-travail en Suisse en 2011 est de 11,7 km (soit 23,4 km pour l'aller-retour).

Environ 80 % des contribuables ne seront pas concernés par ce plafonnement car leurs frais de transport sont de toute façon inférieurs à 3000 francs ou parce que leur niveau de revenu les exempte de l'impôt fédéral direct. Les déductions restent d'ailleurs valables sans restriction pour les impôts cantonaux, dont l'agencement est du ressort des cantons.

Défalcations actuelles des frais de transport



L'arrêté FAIF crée les conditions permettant d'adapter l'offre à la demande croissante. Une part considérable des ressources sera attribuée à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, qui comporte des travaux comme le meulage des rails ou le bourrage du lit de ballast, mais aussi le renouvellement de toute la voie (rails, traverses, ballast et infrastructure de la voie). De même, des contrôles réguliers et les menus travaux d'assainissement des ponts et des tunnels ainsi que le renouvellement de postes d'enclenchement et de lignes de contact, l'entretien des talus (débroussaillage) et le service hivernal (dégivrage des aiguillages et déneigement) sont indispensables à l'exploitation, à l'entretien et à la sécurité.

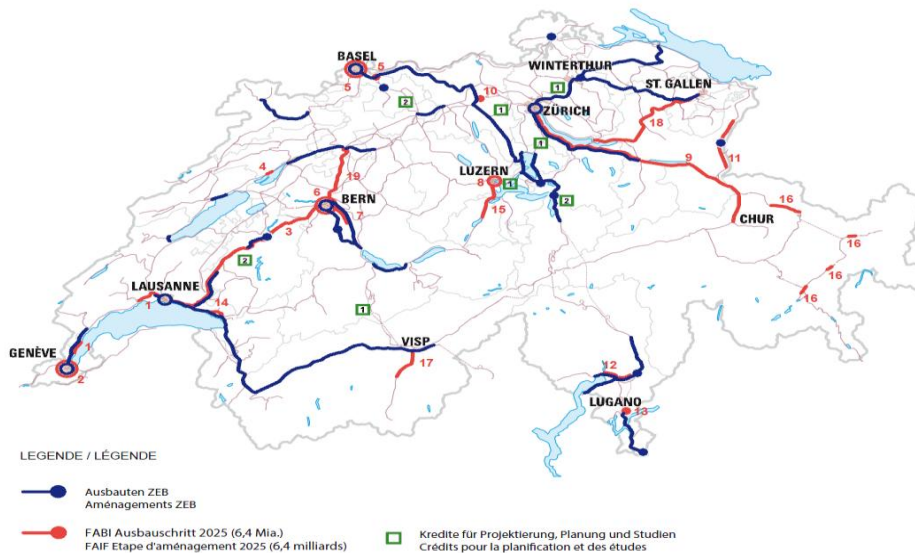
En plus de travaux d'entretien intensifs, la maîtrise d'un trafic croissant passe par l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire : il s'agit d'une part de construire de nouvelles sections de ligne et des tunnels, et d'autre part de réaliser des projets moins spectaculaires mais tout aussi indispensables, car ils permettent de faire circuler plus de trains : des doublages de voies, voire une troisième ou une quatrième voie, des voies d'évitement, des croisements, des passages supérieurs ou des installations de signaux plus modernes. Comme les voyageurs sont de plus en plus nombreux, il faut aussi élargir les quais et les passages inférieurs dans bien des gares. Une partie de l'argent est consacrée à des installations d'exploitation (voies de garage, postes d'enclenchement ou installations de manœuvres et d'alimentation en courant).



L'objectif premier des mesures d'aménagement est de résorber les engorgements sur le rail et dans les gares. L'extension des capacités et la qualité des correspondances passent avant la réduction des temps de parcours. L'aménagement est nécessaire pour que l'offre de prestations en transport de voyageurs et de marchandises s'améliore, il se fera progressivement. Le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire PRODES prévoit des mesures et des projets à réaliser d'ici à 2050 et classés selon leur urgence, pour un montant total d'environ 40 milliards de francs. Le Parlement se prononcera successivement sur chacune des étapes d'aménagement.

La première étape d'aménagement, devisée à 6,4 milliards de francs est déjà retenue ; elle sera réalisée avant 2025. Les voyageurs en profiteront directement : les investissements permettent d'introduire la cadence à la demi-heure sur plusieurs tronçons, voire au quart d'heure dans les zones urbaines et les agglomérations. Des régions touristiques seront mieux raccordées aux axes de trafic principaux. De plus, les tronçons susceptibles d'accueillir des trains plus longs et des voitures à deux étages seront plus nombreux. Le transport de marchandises disposera de capacités supplémentaires sur le rail, et donc de liaisons plus fiables et plus rapides.

La première étape d'aménagement comprend des investissements sur les tronçons Lausanne – Genève, Bern – Luzern, Zürich – Chur, Luzern – Giswil, Bellinzona – Tenero, Zermatt – Fiesch ainsi que sur de nombreux autres tronçons. La carte et le tableau ci-après présentent les projets décidés pour la première étape d'aménagement 2025 et les améliorations de l'offre qu'ils impliquent. D'autres améliorations résulteront de programmes déjà décidés : la NLFA, le fonds d'infrastructure, les conventions sur les prestations, le raccordement au réseau européen à grande vitesse ainsi que le futur corridor 4 m pour le fret transalpin.



Légende et commentaire de la carte des mesures à réaliser jusqu'en 2025 :
www.bav.admin.ch/fabi

L'arrêté FAIF est un contre-projet direct à l'initiative populaire « Pour les transports publics », qui a été retirée. Le nouveau fonds se substituera au fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP). Puisqu'il doit être ancré dans la Constitution, il requiert le consentement du peuple et des cantons.



Pourquoi le Conseil fédéral recommande le Oui à l'arrêté FAIF

FAIF renforce le rail

Le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire garantit que le système ferroviaire suisse sera paré pour l'avenir : grâce à un financement à long terme, la maintenance des voies, des lignes de contact, des tunnels, des ponts et des autres installations sera meilleure et des goulets d'étranglement seront éliminés. Tout cela rendra le rail plus performant. Par ailleurs, il est important que les installations soient en bon état : il en va de la sécurité et de la diminution du risque d'accidents.

FAIF apporte de meilleures liaisons ferroviaires à la population et à l'économie

L'aménagement de l'infrastructure ferroviaire repose sur FAIF. Tout le monde en profite :

- davantage de place et de meilleures liaisons pour la population.
- des capacités supplémentaires sur le rail pour l'économie.
- des cantons et des régions touristiques plus attrayants.

Les investissements permettent d'introduire la cadence à la demi-heure sur plusieurs tronçons, voire au quart d'heure dans les zones urbaines. Des régions touristiques seront mieux raccordées. De plus, les tronçons susceptibles d'accueillir des trains plus longs et des voitures à deux étages seront plus nombreux. Et l'aménagement accroîtra la stabilité et la sécurité de l'exploitation.

FAIF garantit un financement sûr

Grâce au fonds permanent, le financement de l'infrastructure ferroviaire sera sûr, équitable et transparent. La nouvelle architecture est gage de sécurité du droit et de la planification. Le programme, qui englobe toutes les régions de Suisse, se décline en mesures décidées et en mesures à l'état de projet. Puisque tout le monde profite de meilleures liaisons ferroviaires, il est logique que chacun y contribue davantage. Le nouveau fonds fournira les ressources additionnelles nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et à l'aménagement, ce qui est d'autant plus important que la tâche est de longue haleine.

FAIF poursuit la politique suisse des transports : une valeur sûre

L'infrastructure ferroviaire contribue notablement à la création de valeur et à la compétitivité de notre pays. Il faut donc assurer son entretien et l'aménager en fonction des besoins. Cela en vaut la peine : les investissements dans le réseau de transports sont des investissements dans l'avenir. C'est maintenant qu'il faut placer les aiguillages dans la bonne position.