



Les 9 réponses du TCS aux questions de l'ATE... ...et la question à laquelle l'ATE ne voudrait pas répondre !

1. Pourquoi est-ce que l'initiative de l'ATE est nécessaire?

Non, l'initiative est au contraire inutile, car la Confédération a déjà fait des recommandations et un plan de financement viable pour Rail 2030. Il ressort des premières discussions que la prolongation du fond FTP jouit d'un certain consensus. C'est sur cette base que la discussion doit porter. En réalité, l'initiative de l'ATE n'est rien d'autre qu'une tactique politique pour faire monter les enchères et obtenir un financement maximal pour Rail 2030.

2. Est-ce que les impôts augmenteront?

Oui, c'est probable. Aujourd'hui, les usagers des transports publics ne paient que 44% de la prestation qu'ils utilisent. Le reste des coûts est assumé par la collectivité. Il est probable que pour compenser l'assèchement de la caisse routière il faudra augmenter massivement les taxes sur les carburants. A titre indicatif, pour compenser la perte des 1.8 milliard demandé par l'ATE, il faudrait augmenter le prix du carburant de 52 centimes par litre.

3. Est-ce que cela vaut également pour le prix des billets?

Oui, sans aucun doute. Les usagers des transports publics vont devoir augmenter leur contribution pour payer en partie l'exploitation et l'entretien du réseau des transports publics. D'ailleurs, des hausses sont régulièrement réclamées par les CFF pour financer leur déficit.

4. Plus d'argent pour le rail signifie moins pour la route. Est-ce que le réseau d'autoroutes pourra être achevé?

Si l'initiative ATE passe, ce sera près de 70% du budget de la route qui sera amputé. Avec seulement 30% des fonds actuels, tout le financement sera remis en question: des aménagements routiers jusqu'à l'entretien, en passant par l'exploitation du réseau. Autrement dit, avec la perte de 50% des moyens, il sera possible de réaliser soit la moitié des tâches routières, soit toutes les tâches à moitié.

5. Quels projets ferroviaires pourront être réalisés grâce à l'initiative?

Cette initiative n'apporte rien de nouveau. Les projets d'extension du rail et du trafic d'agglomération sont d'ores et déjà planifiés par la Confédération. Des solutions de financement ont même déjà été proposées par la Confédération.

6. Est-ce que finalement cela ne va pas encourager la mobilité?

En démantelant le financement de la route, l'ATE programme le blocage et le chaos sur nos routes. Il faut rappeler que cette dernière assure 80% de la prestation de transport actuellement. Dans un contexte de croissance démographique (une ville comme Lucerne vient s'ajouter chaque année en Suisse), la Confédération prévoit 20% de trafic en plus sur la route d'ici 2030.



Cette initiative empêchera clairement d'adapter les capacités routières là où c'est nécessaire, c'est à dire essentiellement autour des grandes agglomérations du pays (goulets d'étranglement), avec pour conséquence le report du trafic sur le réseau secondaire, jusque dans les centres.

7. Est-ce que seulement les centres seront bénéficiaires des nouvelles infrastructures?

Oui, car les transports publics, aussi développés soient-ils, ne pourront jamais couvrir tous les besoins de mobilité de la population. A titre indicatif, ces derniers ne couvrent aujourd'hui que 20% de la prestation de transport. De la périphérie des villes jusqu'à la région de montagne, l'essentiel de la prestation n'est pas assuré par les transports publics mais bien par le transport individuel.

Le TCS rappelle que la solution aux défis futurs passe par la complémentarité des moyens de transport et que ni la route, ni le rail, ne pourront répondre seuls aux besoins.

8. La nouvelle infrastructure va avoir des coûts liés pour le rail. Est-ce un piège à l'endettement?

Oui, c'est clair. Aujourd'hui déjà, les CFF réclament près d'un milliard par année pour financer l'entretien et l'exploitation de leur réseau. Il faut savoir que 4% du montant des nouveaux investissements dans les transports publics seront nécessaires annuellement pour financer l'exploitation et l'entretien à long terme. La spirale de l'endettement est donc programmée.

9. Route Suisse, l'association faîtière de la branche automobile, dit que l'initiative ATE exige 70% des ressources provenant des taxes sur les huiles minérales. Où est la vérité?

Il suffit de lire le texte de l'initiative. Si l'ATE demande bien 50% des fonds provenant des huiles minérales, elle omet volontairement de dire que dans le 50% restant à la route, il y a déjà près d'un milliard qui est affecté aujourd'hui aux transports publics (NLFA, trafic combiné, projets ferroviaires d'agglomération). Le total des ressources détourné au profit des transports publics s'élèverait donc à 70%.

En outre, il est tout de même curieux de constater que l'ATE mise sur la consommation du pétrole pour financer le rail à long terme. Cela d'autant plus que l'ATE sait qu'avec l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et l'avènement de la mobilité électrique, les recettes provenant des huiles minérales vont chuter à long terme. Il ne s'agit donc pas d'un financement durable.

Question à laquelle l'ATE évite de répondre:

Qui des transports publics ou de la route reçoit plus de financements de la part de la Confédération aujourd'hui?

Alors que l'ATE réclame plus d'équité, il est intéressant de constater que les transports publics bénéficient aujourd'hui de près du double de financements fédéraux par rapport à la route, soit près de 5 milliards contre 2.8 milliards environ.



Financement de l'infrastructure routière SANS l'initiative ATE¹

Texte de l'article constitutionnel en vigueur

Art. 86 Impôt à la consommation sur les carburants et autres redevances sur la circulation

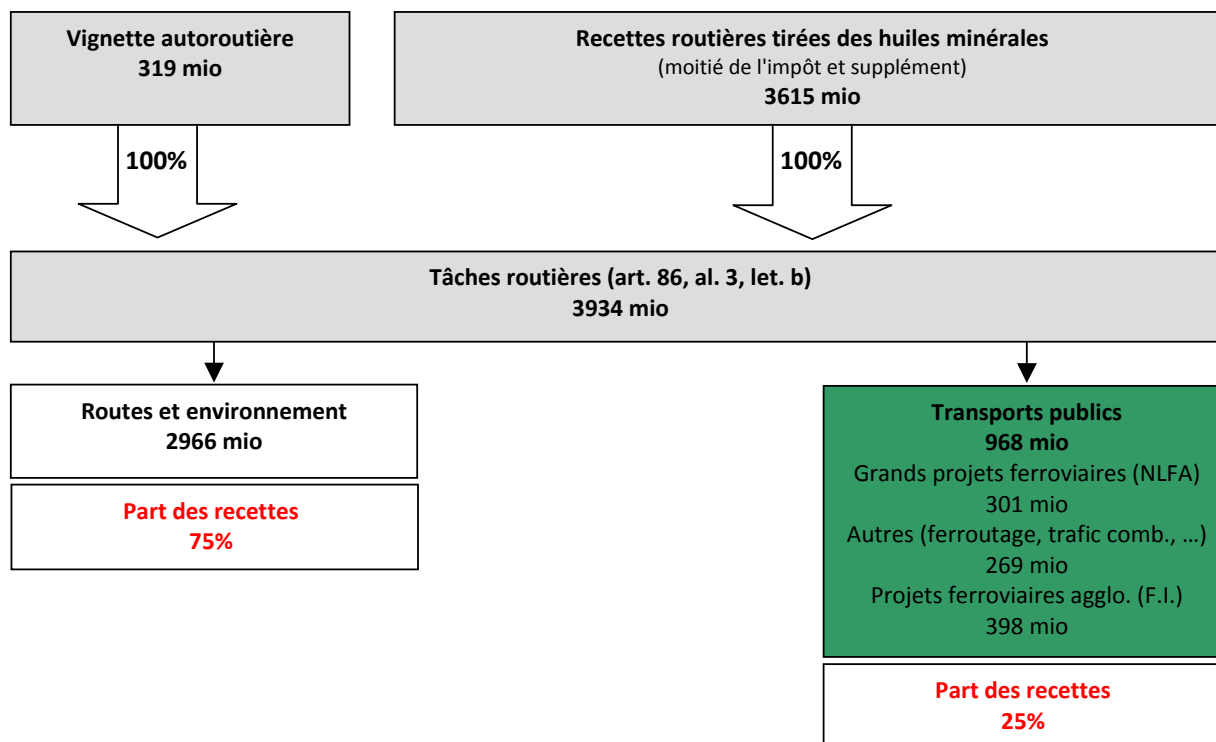
¹ La Confédération peut prélever un impôt à la consommation sur les carburants.

² Elle prélève une redevance pour l'utilisation des routes nationales par les véhicules à moteur et leurs remorques qui ne sont pas soumis à la redevance sur la circulation des poids lourds.

³ **Elle affecte la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants et le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales au financement des tâches et des dépenses suivantes, qui sont liées à la circulation routière:**

- a. construction, entretien et exploitation des routes nationales;
- b. mesures destinées à promouvoir le trafic combiné et le transport de véhicules routiers accompagnés;**
- b^{bis} mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations;**
- c. contributions destinées aux routes principales;
- d. contributions pour la construction d'ouvrages de protection contre les sinistres dus aux éléments naturels et pour les mesures de protection de l'environnement et du paysage que la circulation routière rend nécessaires;
- e. participation générale au financement, par les cantons, des routes ouvertes à la circulation des véhicules à moteur;
- f. contributions aux cantons dépourvus de routes nationales.

⁴ Si ces moyens ne suffisent pas, la Confédération prélève un supplément sur l'impôt à la consommation.



¹ Source : Compte d'Etat 2009



Financement de l'infrastructure routière AVEC l'initiative ATE¹

Texte de l'initiative populaire fédérale "Pour les transports publics"

Art. 81a (nouveau) Transports publics

La Confédération et les cantons encouragent dans toutes les régions du pays les transports publics sur le rail, la route et les eaux ainsi que le transfert du trafic des marchandises de la route au rail.

Art 86, al. 3, 3^{ter} (nouveau), 4 et 5 (nouveau)

3 Elle affecte aux transports la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants des transports terrestres. Cette part affectée est répartie de la manière suivante:

a. pour moitié aux tâches prévues à l'art. 81a; l'encouragement se fait principalement par le financement des infrastructures;

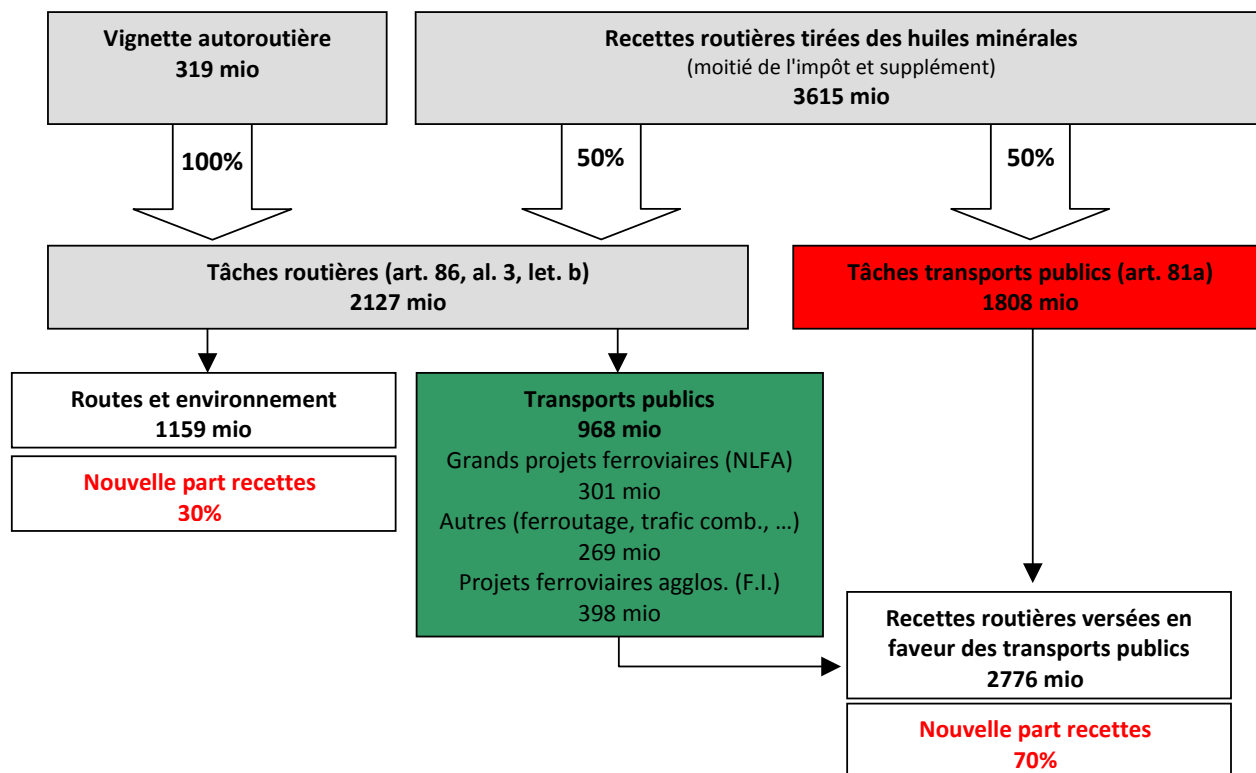
b. pour moitié aux tâches et dépenses suivantes liées à la circulation routière:

1. construction, entretien et exploitation des routes nationales,
2. mesures destinées à promouvoir le trafic combiné et le transport de véhicules routiers accompagnés,
3. mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations,
4. contributions destinées aux routes principales,
5. contributions pour la construction d'ouvrages de protection contre les sinistres dus aux éléments naturels et pour les mesures de protection de l'environnement et du paysage que la circulation routière rend nécessaires,
6. participation générale au financement, par les cantons, des routes ouvertes à la circulation des véhicules à moteur,
7. contributions aux cantons dépourvus de routes nationales.

3^{ter} Le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales est affecté aux tâches et dépenses liées à la circulation routière au sens de l'al. 3, let. b.

4 Si ces moyens ne suffisent pas, la Confédération prélève un supplément, différencié selon le type de carburant, sur l'impôt à la consommation.

5 Le produit net du supplément à l'impôt sur les carburants des transports terrestres est affecté à parts égales aux tâches et dépenses prévues à l'al. 3, let. a et b.



¹ Source : Compte d'Etat 2009



Feuille d'information

Élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales.

Besoins effectifs (modules 1 et 2)

Selon les données actuelles, les projets énumérés ci-après devraient pouvoir être réalisés au moyen de l'enveloppe disponible de 5,5 milliards de francs (prix de 2005, hors renchérissement et TVA).

Programme d'élimination des goulets d'étranglement Besoins effectifs		Module [en mio de CHF]	
Région	Projet	1 **)	2 ***)
GE	Le Vengeron - Coppet		175
VD	Goulet d'étranglement de Crissier, phase 1	120	
VD	Goulet d'étranglement de Crissier, phase 2		100
BE	Elargissement à 8 voies Weyermannshaus - Wankdorf *)		295
BE	Elargissement à 8 voies Wankdorf - Schönbühl *)		95
BE	Elargissement à 6 voies Wankdorf - Muri avec contournement est court		1 090
SO-AG	Luterbach - Härkingen		470
SO-AG	Härkingen - Wiggertal ****)	165	
ZH	Elargissement à 6 voies contournement nord de Zurich	940	
ZH	Elargissement à 6 voies contournement de Winterthur		560
ZH	Elargissement à 4 voies Andelfingen - Winterthur nord		310
BS-BL	STOT Bâle : tunnel Schwarwald - échangeur Hagnau		915
LU-ZG	Blegi - Rütihof	135	
	Total par module (projets)	1 360	4 010
	Modules 1 et 2 réunis		5 370

*) abandon du contournement nord-ouest de Berne avec deux nouveaux tunnels

**) projets devant être approuvés définitivement dans le cadre du prochain message relatif au programme

***) projets supplémentaires pouvant, selon les données actuelles, être réalisés au moyen de l'enveloppe disponible de 5,5 milliards de francs

****) projets déjà adoptés dans le cadre de la 2^e phase des mesures de stabilisation conjoncturelle

Besoins élargis (module 3) et projets écartés (module 4)

Programme d'élimination des goulets d'étranglement Besoins élargis		Module [en millions de francs]	
Région	Projet	3	4
GE	Elargissement à 6 voies Etoile - Perly		380
GE	Perly - Meyrin	840	
GE	Meyrin - Le Vengeron	320	
GE	Coppet - Nyon	140	
VD	Nyon - Morges ouest		500
VD	Elargissement à 6 voies Villars-Ste-Croix - Cossonay		100
VD	Echangeur Villars-Ste-Croix - La Croix - Montreux		1 400
BE	Elargissement à 6 voies Schönbühl - Kirchberg	200	
BE	Muri - Rubigen		120
SO-AG	Aarau ouest jusqu'à Aarau est		225
SO-AG	Aarau est jusqu'à Birrfeld	330	
SO-AG	Elargissement à 8 voies Birrfeld - Wettingen y c. 4 ^e tube tunnel Baregg *)		500
ZH	Elargissement à 8 voies Wettingen - Dietikon	210	
ZH	Elargissement à 8 voies Brüttseller Kreuz - Effretikon		500
ZH	Zurich sud - Thalwil - Wädenswil		380
ZH	Wädenswil - Richterswil		170
ZH	A3 Schindellegi - Pfäffikon SZ		100
SG	St-Gall Winkeln - Kreuzbleiche	**)	
SG	St-Gall Kreuzbleiche - Neudorf (y c. tunnel Rosenberg)	1 500	
SG	St-Gall Neudorf - échangeur Meggenhus		110
BS-BL	Elargissement à 8 voies Hagnau - Pratteln - échangeur Liestal		420
BS-BL	Echangeur Liestal - Augst	***)	
LU-ZG	Elargissement Lucerne nord (Emmen nord – Buchrain)	240	
LU-ZG	Bypass 2 tubes	1 920	
LU-ZG	Buchrain - Rütihof		220
SH	2 ^e tube tunnel Fäsenstaub	315	
SH	Elargissement Schaffhouse sud avec 2 ^e tube tunnel Cholfirst		565
TI	Lugano – Melide Bissone	350	
	Total par module	6 365	5 805
	Modules réunis à partir du module 1	11 735	17 540

*) ne pourra probablement pas être réalisé pendant la durée du fonds d'infrastructure

***) sera intégré à l'évaluation effectuée dans le cadre de l'étude du projet St-Gall Kreuzbleiche – Neudorf

***) les additions de voies de circulation de moins de deux kilomètres sont réalisées par le biais du financement spécial pour la circulation routière, hors fonds d'infrastructure