

Initiative « pour les transports publics »

# Signez s.v.p. !

Le début du printemps marque l'ouverture officielle de la récolte de signatures pour l'initiative « pour les transports publics » (initiative TP). Le SEV demande à tous ses membres de remplir rapidement le formulaire de signatures ci-joint et de le glisser dans la boîte aux lettres la plus proche.

Le comité directeur du SEV a décidé en juin dernier déjà de soutenir l'initiative populaire lancée par l'Association Transports et Environnement (ATE). Ceci en particulier pour deux raisons: l'initiative met à disposition les moyens financiers nécessaires au développement urgent des transports publics dans les prochaines années et elle soutient le transfert du trafic de la route au rail. Elle demande en particulier que la Constitution fédérale prévienne le soutien par la Confédération et les cantons du transfert du trafic marchandises, également pour le trafic intérieur et pas seulement pour le trafic de transit (voir texte de l'initiative). Le défunt prési-

dent SEV Pierre-Alain Gentil l'avait déjà exigé en automne 2005 devant le Conseil des Etats, en relation avec le projet de démantèlement «Focus» de CFF Cargo, mais sans succès. «Cette revendication importante revient maintenant sur le devant de la scène politique grâce à cette initiative» déclare Adrian Wüthrich, responsable de la politique des transports au SEV. Par cette initiative enfin, le principe d'ancrer des revendications en faveur des transports publics dans la Constitution fédérale est lancé.

## L'expansion des transports publics coûte des milliards

Les CFF ont augmenté progressivement leur offre du-

rant ces dernières années. Avec le dernier changement d'horaire, l'augmentation était de 5,5%. Sans nouvelle infrastructure, une telle augmentation n'est plus possible à gérer, déclare le directeur des CFF Andreas Meyer en décembre, «car les CFF craquent sur toutes les coutures». Dans les années à venir, la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) doit être terminée, et il faudra en outre s'occuper de divers goulets d'étranglement pour éviter des problèmes qui surgiraient tôt ou tard. En effet, les CFF comptent avec une augmentation de la demande de 45% en trafic voyageurs jusqu'en 2030. Mais le trafic marchandises a

aussi besoin de sillons supplémentaires. «Les trafics marchandises et voyageurs se gênent mutuellement dans les agglomérations et aux heures de pointe; les chemins de fer vont en outre devoir transporter encore plus de marchandises à l'avenir, entre autres à cause de l'augmentation des prix du carburant» prévient Adrian Wüthrich. Les transports publics ont besoin d'investissements pour lesquels aucun financement n'est encore prévu; pour les couvrir, au moins 14 milliards seront nécessaires jusqu'en 2030 selon l'estimation de l'ATE (pour les chemins de fer, le trafic d'agglomération et les régions). Les CFF prévoient des coûts de 20 milliards pour les travaux liés à Rail 2030 (voir encadré sur le fonds FTP, ZEB et Rail 2030). Le Conseil fédéral veut élaborer deux variantes à ce sujet et les donner en consultation au début de l'année 2010: la première variante prévoit un développement du réseau ferroviaire pour quelque 21 milliards jusque vers 2040, la deuxième prévoit «seulement» 12 milliards et néglige le trafic d'agglomération malgré l'augmentation de la demande, particulièrement en trafic voyageurs.

## Financement supplémentaire nécessaire

Le Conseil fédéral veut financer les travaux de Rail 2030 par le fonds FTP existant, mais les 31,4 milliards du fonds étant déjà prévus pour

d'autres projets, il faudra des moyens supplémentaires. Selon le Conseil fédéral, un dépassement des 31,4 milliards actuellement disponibles dans le fonds serait possible. Mais même avec cela, les sources de financement traditionnelles ne suffiront pas pour les dix prochaines années. Du point de vue du Conseil fédéral, les autres sources possibles seraient la contribution des cantons (par exemple en détournant la part des cantons à la RPLP), des préfinancements, des partenariats avec l'économie privée ou une contribution des usagers du rail.

La dernière variante n'est pas la meilleure, a déclaré le Ministre des transports Moritz Leuenberger le 20 décembre à la Radio suisse alémanique. Il faut faire très attention: si les billets deviennent trop chers, les gens reprendront leur voiture. Moritz Leuenberger considère cependant qu'un endettement supplémentaire est légitime pour le financement de l'infrastructure ferroviaire. Le Conseil fédéral rejette aussi l'idée d'une augmentation de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Rail 2030 et ses instruments de financement sont actuellement concrétisés par le Conseil fédéral. Ce qui est certain, c'est qu'une poursuite du fonds FTP et la mise à disposition d'autres moyens demandent une modification de la Constitution fédérale. Le peuple et les chambres devront donc se prononcer sur Rail 2030.

## SYSTÈME ACTUEL PAS ASSEZ EFFICACE



Aline Trede, cheffe de campagne

Une nouvelle répartition en faveur des transports publics du produit d'impôts existants, comme le propose l'initiative TP, offre au peuple un «vrai choix stratégique et tient compte des contraintes financières», déclare Aline Trede, cheffe de

campagne de l'initiative TP à l'ATE. Dans sa forme actuelle, le système suisse des transports mène tout droit à une impasse écologique et économique. Selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), 29,4% du total des émissions de CO<sub>2</sub> en 2004 en Suisse proviennent du trafic, dont 97,6% du trafic routier. «Ce dernier contribue amplement à la pollution de l'air par les micro-particules, les oxydes d'azote et l'ozone» continue Aline Trede, «sans parler du

bruit!» Comparé au trafic motorisé individuel, les transports publics sont une moindre menace pour l'environnement et ils occupent une plus petite surface au sol pour un même débit.

«Si les coûts externes sont pris en compte, les transports publics réalisent leur prestation à un prix bien moins élevé sur le plan politico-économique» explique encore Aline Trede. «En plus, notre système de transports nous rend dépendants de la voiture et de l'énergie fossile.» Et la situation ne va pas s'améliorer pour les ménages et les entreprises car les réserves de pétrole s'épuisent et en conséquence, les prix du carburant augmentent.

En bref: seuls les transports publics sont en mesure de venir à bout de l'augmentation du trafic dans le respect de l'environnement et avec des coûts limités. C'est pourquoi leur promotion au détriment de la construction routière, comme le prévoit l'initiative TP, est parfaitement sensée.

Fi/Hes

# DOSSIER

## Nouvelle répartition des taxes sur les carburants

L'initiative TP propose une solution innovatrice: la part (50%) du produit de l'impôt

sur les huiles minérales qui ne va pas directement dans la caisse fédérale et le supplément à l'impôt doivent être partagés à parts égales entre

## INFO

### FONDS FTP, ZEB ET RAIL 2030

Le 29 novembre 1998, le peuple et les chambres fédérales ont accepté l'arrêté fédéral sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics (FTP). Pour quatre grands projets ferroviaires, 30,5 milliards de francs étaient prévus pour commencer (coûts prévus en 1995). En décembre, le Parlement a octroyé une rallonge jusqu'à 31,4 milliards de francs. L'argent qui alimente le fonds provient de trois sources: deux tiers de la Redevance poids-lourds liée à la prestation (RPLP), un pour mille de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et le produit des impôts sur les carburants. Les quatre grands projets sont:

- **Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA):** il s'agit de nouveaux tunnels de base au Lötschberg, au Gothard et au Monte Ceneri, ainsi que de l'aménagement des voies d'accès. Le Parlement a dû hausser plusieurs fois le crédit prévu pour cela, la dernière fois, en septembre 2008, il est allé jusqu'à 19,1 milliards.

- **Raccordement au réseau à grande vitesse:** pour le raccordement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse, 1,2 milliard était d'abord prévu. En mars 2005, le Parlement a accordé 1,09 milliard pour une première phase avec 14 projets.

- **Protection contre le bruit:** 1,8 milliard est prévu pour l'assainissement du matériel roulant, les parois antibruit et d'autres mesures de protection contre le bruit sur les immeubles.

- **Rail 2000:** le concept adopté par le peuple le 6 décembre 1987 a dû être divisé en

étapes, car les coûts avaient été sous-estimés. La première étape, qui a coûté 5,8 milliards de francs, est en fonction depuis décembre 2004. Elle réduit les temps de trajets entre Bâle, Berne et Zurich – ils sont maintenant tous en-dessous de 60 minutes – avant tout grâce au nouveau tronçon Mattstetten–Rothish.

Pour la **deuxième étape de Rail 2000** étaient prévus 5,9 milliards du fonds FTP, mais à cause du surcoût de la NLFA et du programme d'économies, l'étape a été réexaminée et programmée différemment. Le Conseil fédéral a livré au Parlement une vue d'ensemble de tous les projets FTP intitulée «Futur développement de l'infrastructure ferroviaire» (ZEB). Sur cette base, le Conseil national a octroyé en décembre d'entente avec le Conseil des Etats un crédit de 5,4 milliards pour **ZEB1**. Il s'agit d'une trentaine de projets qui permettront d'augmenter les gares-nœuds (horaire cadencé toutes les demi-heures) et de réduire de 30 minutes le temps de trajet sur l'axe est-ouest.

De plus, en décembre, le Parlement a donné mandat au Conseil fédéral d'élaborer un message sur Rail 2030 (ZEB2) et d'examiner les 14 projets concernés. Il s'agit par exemple de la troisième voie entre Lausanne et Genève, du tunnel du Wisenberg entre Liestal et Olten, du tunnel du Zimmerberg II entre Lucerne et Zurich et des voies d'accès à la NLFA. Comme les moyens prévus par le FTP ne suffiront plus, un financement complémentaire sera nécessaire. Cela signifie une modification de la Constitution fédérale. *Fi/Hes*

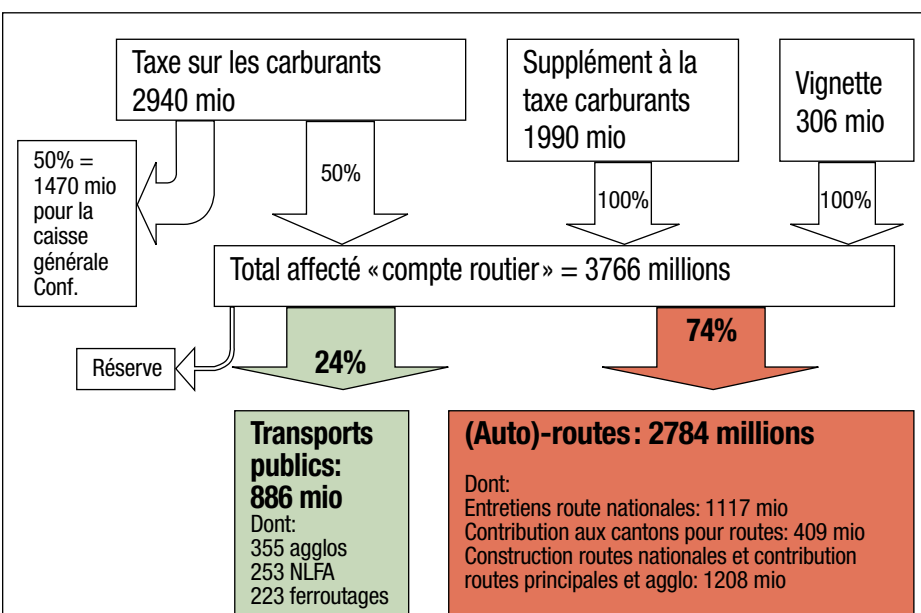


La gare de Viège un samedi de février: des vagues de touristes pressés d'être en vacances descendent du train à deux étages avec lequel ils ont traversé le Lötschberg jusqu'en Valais. Les changements de trains sont devenus tellement fréquents avec le développement du réseau ferroviaire que les CFF «craquent sur toutes les coutures». Ils ont un besoin urgent d'une infrastructure plus performante.

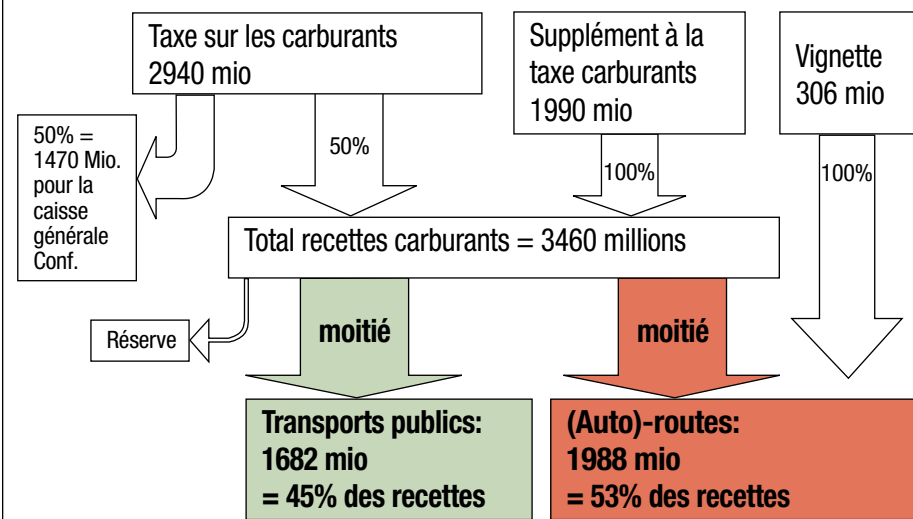
la route et les transports publics (voir graphique). Actuellement, les transports publics reçoivent le quart seulement des produits de ces impôts spécifiques sur les carburants. Grâce à l'initiative, ils recevraient 796 millions de plus selon le budget 2008 de la Confédération, auxquels la route devrait renoncer. Le produit de la vignette autoroutière n'est

pas touché par l'initiative: il sera entièrement utilisé pour la construction des routes, comme c'est le cas à présent. «Pour la réalisation du réseau routier national, il restera suffisamment de moyens» assure Adrian Wüthrich. Si l'initiative TP est acceptée, 800 millions supplémentaires seront à disposition chaque année pour le déve-

loppement des transports publics, vraisemblablement dès 2014 puisque l'initiative pourrait entrer en vigueur au 1.1.2014. Il faut bien sûr aussi tenir compte du fait que le produit des taxes sur les carburants pourrait baisser de 2% environ par année, car la tendance est actuellement à utiliser des véhicules à moteurs économiques ou à traction al-



Utilisation actuelle du produit des taxes sur les carburants et de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière) selon la Constitution fédérale en vigueur et le budget 2008 de la Confédération.



Utilisation future du produit des taxes sur les carburants et de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière) selon l'initiative TP et le budget 2008 de la Confédération. Grâce à l'initiative, 796 millions de francs venant de la construction des routes pourraient revenir aux transports publics.

ternative, estime l'ATE. Malgré tout, l'initiative TP sera d'une grande aide pour la réalisation de Rail 2030 et évitera la levée de nouveaux impôts. En plus, l'augmentation des tarifs des transports publics pourra être évitée, augmentation qui serait contre-productive car elle découragerait l'usage des transports publics.

### Une répartition moitié-moitié briserait le cercle vicieux

«Aujourd'hui, chaque kilomètre rendu à la route renfloue automatiquement les caisses du trafic routier, finançant ainsi d'autres routes», déclare Adrian Wüthrich. «Un tel automatisme n'est pas bon. La répartition du produit de l'imposition des carburants telle qu'elle

est prévue par l'initiative TP brise ce cercle vicieux et est aussi plus juste: route et rail reçoivent une part équitable!»

L'initiative TP lancée par l'ATE est soutenue par le SEV, mais aussi par le PS, les Verts et plusieurs autres organisations; au total, l'alliance compte 30 partenaires.

Markus Fischer/Hes

## INTERVIEW

### « SI TOUS LES MEMBRES SIGNENT LA PÉTITION, NOUS AURONS DÉJÀ RASSEMBLÉ LA MOITIÉ DES SIGNATURES »



Le président SEV ad intérim Giorgio Tuti énonce les raisons pour lesquelles le SEV s'engage en faveur de l'initiative «pour les transports publics».

**contact.sev: Tu représentes notre syndicat dans le comité d'initiative. Pourquoi le SEV participe-t-il ?**

**Giorgio Tuti:** Parce que les transports publics sont submergés par leur propre succès et qu'ils ont atteint leur limite. Cela, nous l'entendons souvent de nos collègues. Avec l'initiative, nous voulons obtenir plus de moyens pour l'infrastructure et l'exploitation des transports publics. Nous avons en outre considéré, lors des discussions concernant CFF Cargo et le trafic par wagons complets, la possibilité d'une propre initiative du SEV sur le transfert du trafic marchandises intérieur. Mais tout seul, le SEV ne peut pas lancer une initiative. Nous avons maintenant pu intégrer le trafic marchandises dans l'initiative TP. Ceci est important pour l'avenir. Je rappelle que le SEV s'engage depuis la nuit des temps dans la politique des transports, et avec succès: les votations sur le FTP, la RPLP et Avanti-non ont chaque fois abouti sur une victoire !

**Comment le SEV va-t-il s'engager pour soutenir l'initiative ?**

Le SEV a assuré l'ATE de son total soutien car cela va dans le sens de nos intérêts. Le PS et les Verts s'engagent eux aussi. Il est du devoir du SEV de participer. Si tous les membres SEV signent l'initiative, nous aurons déjà rassemblé presque la moitié des signatures. Voilà à quoi le SEV doit s'engager. Lors de nos assemblées, nous rappellerons aux collègues l'existence de cette initiative et nous les appellerons

à mettre sur pied des actions de récolte de signatures. Il est souhaitable que chaque section organise au moins une action de récolte de signatures. Nous pourrions profiter de l'occasion pour faire la promotion des transports publics et pour nous faire mieux connaître du public.

**Comment veux-tu obtenir le soutien des conducteurs d'automobile et de camions pour une initiative qui retire quelque 800 millions de francs chaque année au trafic routier pour les donner aux transports publics ?**

Les routes sont souvent bondées, l'extension du réseau routier est difficilement réalisable dans notre petite Suisse et amènerait de toute façon de nouveau des bouchons quelques années plus tard. Avec les transports publics, il est possible de transporter beaucoup plus de personnes et de marchandises. Si nous arrivons à obtenir une meilleure répartition du trafic entre la route et le rail, la route sera plus sûre. En outre, nous voulons aussi une répartition plus juste sur le plan du financement: des milliards qui doivent être investis pour l'infrastructure des transports, nous voulons une moitié pour la route et l'autre moitié pour le rail. Nous roulons aujourd'hui sur un réseau ferroviaire construit pour sa plus grande partie il y a plus de cent ans. Le réseau routier est suffisamment étendu, le rail a encore un grand retard à rattraper si l'on considère les pronostics d'augmentation du trafic pour ces prochaines années.

**Est-ce que l'initiative a une chance d'être acceptée en votation populaire ?**

Nous devons faire pression. L'initiative est un moyen de le faire. Jusqu'à présent, le Conseil fédéral n'a pas montré une grande volonté d'élaborer véritablement un bon financement pour les projets des transports publics. Mais un tel financement est vraiment urgent. S'il changeait d'avis à ce sujet, tant mieux. Dans le cas contraire, je pense que l'initiative a toutes ses chances car alors, il sera clair pour tous que quelque chose doit se passer... et va se passer ! L'initiative a donc une chance réelle !

Interview: Adrian Wüthrich et Fi/Hes