



Référence du dossier : 012.21/2011-10-26/234

# **Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF ; contre-projet à l'initiative populaire « Pour les transports publics »)**

Rapport relatif aux résultats de la consultation

2 novembre 2011



## TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>Contexe</b> .....	<b>6</b>
1.1	<b>Mandat</b> .....	6
1.2	<b>Déroulement de la consultation</b> .....	6
<b>2</b>	<b>Teneur générale</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Evaluation des prises de position par rapport au catalogue de questions</b> .....	<b>9</b>
3.1	<b>Généralités (principes du texte)</b> .....	9
	Question 1 : Grandes lignes du projet .....	9
	a) Etes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet ?.....	9
	b) Etes-vous d'accord que le FAIF fasse office de contre-projet direct à l'initiative TP ? .....	11
	c) Etes-vous d'accord avec la création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) pour financer l'infrastructure ferroviaire ?.....	13
	d) Etes-vous d'accord que le FAIF comprenne aussi une première tranche de mesures de construction concrètes ? .....	14
	e) Etes-vous d'accord que, par rapport à aujourd'hui, des fonds supplémentaires soient versés au FIF ? .....	16
3.2	<b>Questions concernant le financement</b> .....	17
	Question 2: Que pensez-vous du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ?.....	17
	a) Etes-vous d'accord que ce fonds serve à financer l'exploitation, le maintien de l'appareil de production et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire?.....	17
	b) Etes-vous d'accord que ce fonds soit de durée indéterminée ? Si tel n'est pas le cas, quelle durée proposez-vous ? .....	19
	Question 3: Que pensez-vous des recettes proposées du fonds ? .....	20
	a) Etes-vous d'accord que les ressources <i>actuellement affectées temporairement au fonds FTP</i> soient versées dans le même cadre au FIF ?.....	20



b) Etes-vous d'accord que les fonds provenant jusqu'ici du budget fédéral ordinaire pour financer l'exploitation et le maintien de la capacité de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés soient versés au FIF ?.....	22
c1) Etes-vous d'accord avec les nouvelles sources de financement proposées : augmentation du prix des sillons ?.....	24
c2) Etes-vous d'accord avec les nouvelles sources de financement proposées : déduction forfaitaire des frais de transport pour l'impôt fédéral direct ?.....	26
c3) Etes-vous d'accord avec les nouvelles sources de financement proposées : contribution des cantons ?.....	28
d) Si vous avez répondu par non à une ou à plusieurs des questions précédentes, à quelles autres sources de financement donneriez-vous la préférence ?.....	29
Question 4 : Répercussions sur les cantons ?.....	32
a) Etes-vous d'accord que le nouveau FIF serve aussi à financer l'intégralité de projets d'aménagement destinés avant tout au trafic d'agglomération, sachant que cela contribuera indirectement à soulager les finances cantonales ?.....	32
b) Etes-vous d'accord que les cantons versent une contribution d'environ 300 millions de francs par année dans le FIF ?.....	34
c) Si tel n'est pas le cas : les cantons devraient-ils verser une contribution plus basse, plus élevée ou ne verser aucune contribution ?.....	36
d) Etes-vous d'accord que la contribution des cantons soit fixée en fonction d'une certaine clé de répartition ? .....	37
e) A votre avis, quelle clé de répartition tiendrait le mieux compte du bénéfice retiré par les cantons ?.....	38
f) Etes-vous d'accord que la déduction forfaitaire des frais de transport soit limitée à l'impôt fédéral direct ? .....	39
g) Le financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire des chemins de fer privés – à l'exception de l'infrastructure d'importance nationale – doit-il continuer d'être conjointement assuré par la Confédération et les cantons (réglementation actuelle / réglementation FAIF) ou devrait-il dorénavant relever entièrement du FIF ?.....	41
Remarques générales faites par les cantons.....	42
Question 5 : Que pensez-vous du préfinancement et du cofinancement par les cantons ? .....	43



a) Etes-vous d'accord que les cantons puissent, à certaines conditions, préfinancer certains projets ?.....	43
b) Etes-vous d'accord que les cantons puissent, à certaines conditions, cofinancer certains projets?.....	45
c) Etes-vous d'accord avec les conditions décrites? .....	46
<b>3.3 Questions sur l'aménagement de l'offre et de l'infrastructure.....</b>	<b>48</b>
Question 6 : Comment évaluez-vous la perspective à long terme ? .....	48
a) Etes-vous d'accord avec le développement du réseau ferroviaire suisse en fonction des trois pôles « compléter le système des nœuds », « accroître les fréquences et les capacités » et « accroître la vitesse » ? .....	48
b) Etes-vous d'accord que la priorité soit accordée aux deux pôles « compléter le système des nœuds », « accroître les fréquences et les capacités » par rapport au pôle « accroître la vitesse » ? .....	50
c) Etes-vous d'accord avec les objectifs de la perspective à long terme pour le trafic des voyageurs et le trafic longues distances ? Si tel n'est pas le cas, que proposez-vous ? .....	52
Question 7 : Que pensez-vous du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES)?.....	54
a) Etes-vous d'accord avec la direction générale du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire ?.....	54
b) Etes-vous d'accord que la cadence semi-horaire soit étendue dans le trafic longues distances ? .....	56
c) Etes-vous d'accord que, à long terme, la cadence au quart d'heure soit introduite sur les tronçons très fréquentés (RER et trafic longues distances) ? .....	58
d) Etes-vous d'accord que l'on cherche aussi à réduire les temps de parcours en accroissant les capacités ? .....	60
e) Etes-vous d'accord avec les mesures visant à renforcer la compétitivité du trafic ferroviaire des marchandises et à garantir plus durablement le trafic par wagons complets isolés en Suisse ?..	62
f) Etes-vous d'accord que des mesures soient aussi prévues pour les chemins de fer privés ? ..	64
g) Etes-vous d'accord que l'aménagement ne soit pas planifié et réalisé d'une seule traite, mais en plusieurs étapes d'aménagement ? .....	65



Remarques générales à propos du PRODES .....	66
Question 8 : Que pensez-vous de l'étape d'aménagement 2025 proposée ?.....	68
a) Etes-vous d'accord avec les objectifs de l'étape d'aménagement 2025 ? .....	68
b) Etes-vous d'accord avec les projets proposés pour l'étape d'aménagement 2025 ? .....	69
c) Si tel n'est pas le cas, quels projets estimez-vous plus urgents ?.....	70
d) Etes-vous d'accord avec le montant prévu pour l'étape d'aménagement 2025 (3,5 milliards de francs) ? .....	72
e) Si vous accordiez la préférence à une étape d'aménagement plus étendue, quelle serait-elle ? Et par quels moyens supplémentaires serait-elle financée ? .....	73
Remarques générales à propos de l'étape d'aménagement 2025 .....	73
Question 9 : Soutenez-vous les adaptations de la LDIF ?.....	74
<b>3.4 Autres remarques</b> .....	<b>76</b>
Question 10 : Avez-vous d'autres remarques sur le projet de consultation ? .....	76
Annexe 1 : Liste des prises de position reçues durant la procédure de consultation .....	79
Annexe 2 : Questionnaire concernant le projet de consultation sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF ; contre-projet à l'initiative populaire « Pour les transports publics »).....	83



# 1 Contexe

## 1.1 Mandat

Le 30 mars 2001, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'organiser une procédure de consultation au sujet du texte Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF ; contre-projet à l'initiative populaire « Pour les transports publics »).

## 1.2 Dérroulement de la consultation

La consultation a été ouverte le 31 mars 2011 et a pris fin le 8 juillet 2011.

Ont été conviés à la consultation: les cantons, les partis politiques, les associations faîtières nationales des communes, villes et régions de montagne, les associations faîtières nationales de l'économie et les milieux intéressés.

Sur un total de 116 destinataires conviés à exprimer leur avis, 78 ont répondu. En outre, 46 prises de position spontanées émanant d'autres organisations et de particuliers, ont été reçues.

	<b>Invitations</b>	<b>Réponses</b>
1. Cantons (y compris org. cantonales)	29	27
2. Partis politiques	14	7
3. Associations faîtières nationales des communes, villes et régions de montagne	4	4
4. Associations faîtières de l'économie	11	8
5. Organisations	58	32
6. Autres / réponses spontanées		46
<b>Total</b>	116	124

Pour une liste complète des prises de position reçues, consulter l'Annexe 1.



## 2 Teneur générale

Les prises de position sont dans leur grande majorité favorables aux grandes lignes du texte et, certes de manière moins marquée, à la forme de contre-projet à l'initiative TP. Certaines regrettent néanmoins l'absence d'une vision supramodale conjuguant rail et route.

Le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de durée illimitée destiné à financer l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est extrêmement bien accueilli. Rares sont ceux qui sont hostiles à un tel fonds, même si certains souhaiteraient le limiter dans le temps.

En ce qui concerne les recettes du fonds, il ne se trouve guère de voix pour contester l'attribution de fonds fédéraux. L'apport des fonds provenant du FTP, quoique critiqué par les représentants de la route, reçoit dans l'ensemble un large soutien. S'agissant des fonds supplémentaires, les opinions sont, sans surprise, plus partagées : la hausse de 300 millions de francs prévue pour le prix du sillon est certes cautionnée par la grande majorité, mais certains demandent une augmentation plus modérée (de 150 à 200 millions env.). Pour ce qui est de la déductibilité des frais de transport, on observe trois groupes plus ou moins équivalents par la taille: les opposants, les partisans de la solution proposée et les tenants d'une somme déductible d'environ 3000 francs (prix d'un abonnement général en 2<sup>e</sup> classe). Pour ce qui a trait à la contribution cantonale, les opposants et les partisans (pour tout ou partie) font pratiquement jeu égal. A titre d'alternative, une participation fédérale accrue est notamment avancée. Parmi les pistes de financement évoquées figurent le fonds FTP (échelonnement du remboursement/renonciation aux intérêts, voire annulation de la dette), la taxe sur la valeur ajoutée (augmentation ou renonciation à taxer les fonds issus du FIF) ou l'impôt sur les huiles minérales (hausse de la part revenant au FIF ou relèvement de l'impôt). Certains, moins nombreux, réclament un financement accru par les utilisateurs ou une maximisation des gains d'efficacité.

Concernant les conséquences pour les cantons, le financement de projets d'aménagement dans le trafic d'agglomération recueille une majorité d'avis favorables. Quelques prises de position renvoient toutefois au fonds d'infrastructure spécial et demandent à ce que son rapport avec le FIF soit précisé. L'opportunité d'une contribution cantonale est certes majoritairement reconnue, mais certains appellent de leurs vœux une solution consensuelle qui garantirait aux cantons une utilité concrète et un droit de regard. Pour ce qui est de la limitation de la déduction forfaitaire des frais de voyage à l'impôt fédéral direct, les avis sont partagés. L'inégalité de traitement des infrastructures des CFF et des chemins de fer privés en termes de financement est globalement déplorée, une majorité souhaitant une modification ou, à tout le moins, des propositions en ce sens dans le texte FAIF.

La perspective à long terme, avec ses trois pôles et les priorités, est plébiscitée. Certains critiquent néanmoins l'accent mis sur le trafic des voyageurs au détriment du trafic des marchandises.

Le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) est jugé judicieux et complet. Certains auraient toutefois souhaité y voir des mesures concrètes en faveur du



transport de marchandises par le rail. Pour ce qui est de la densification de l'offre en matière de trafic voyageurs, certains demandent des preuves quant à l'évolution de la demande et d'autres craignent que le trafic marchandises n'en pâtisse. La réalisation divisée en étapes d'aménagement suscite dans l'ensemble des réactions très favorables.

Les objectifs proposés pour l'étape d'aménagement 2025 rencontrent un écho largement positif. En revanche, les avis divergent lorsqu'il s'agit d'évaluer les projets envisagés. Trois groupes de taille équivalente se dessinent: les satisfaits, les partiellement satisfaits et les mécontents. De nombreuses instances consultées citent des projets qui, de leur point de vue, sont plus urgents. Une grande majorité des participants ne sont pas d'accord avec la taille de l'étape d'aménagement. Au lieu des 3,5 milliards de francs envisagés, plusieurs avis demandent que l'étape d'aménagement soit portée à 5-6 milliards de francs afin de permettre une mise en œuvre rapide des objectifs et des mesures.

Les adaptations à apporter à la loi ZEB sont approuvées dans une large mesure. Certains déplorent néanmoins la suppression de l'article 10, qui décrit le développement ultérieur de l'infrastructure ferroviaire et énumère les projets à étudier à cet égard.

D'autres remarques concernent des sujets comme la délimitation floue par rapport au fonds d'infrastructure, les solutions provisoires, le droit de regard à accorder aux cantons et aux villes, la réduction du crédit en faveur de la protection contre le bruit, des propositions concrètes de modifications à apporter à des articles constitutionnels ou à des articles de lois (notamment utilisation du terme « transports terrestres » au lieu de « circulation routière » dans les articles 85 et 86 Cst.) ainsi qu'à certains passages du projet mis en consultation.



### 3 Evaluation des prises de position par rapport au catalogue de questions

Un catalogue de questions (voir Annexe 2) a été adressé aux participants à la consultation. Il comportait 10 questions principales et 38 sous-questions se rapportant entre autres aux grandes lignes du projet, au financement et à l'aménagement de l'offre et de l'infrastructure. Les prises de positions reçues sont évaluées selon l'ordre du questionnaire<sup>1</sup>.

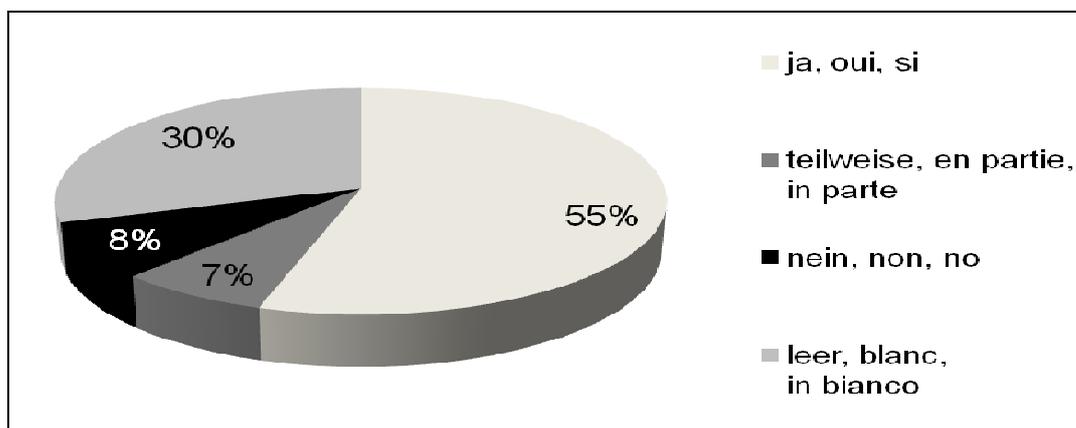
#### 3.1 Généralités (principes du texte)

##### Question 1 : Grandes lignes du projet

##### a) Etes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet ?

##### Tendance générale

Les prises de position reçues à propos de cette question sont en majorité (77 sur 87) favorables ou partiellement favorables aux objectifs généraux du projet. La minorité (10) qui s'oppose aux objectifs invoque le fait que le financement proposé pénalise trop la route.



##### En détail

68 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP, 17 cantons (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE), 4 partis (PDC, PLR, Verts, Vert'libéraux), les 4 associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne consultées (Association des

<sup>1</sup> De nombreux participants à la consultation n'ont pas répondu à toutes les questions principales et sous-questions, ce qui apparaît dans les diagrammes circulaires (« blanc »). Ces réponses blanches ne sont toutefois pas prises en compte dans l'évaluation détaillée (« tendance générale », « en détail »).



communes, Union des villes, SAB, StädteallianzÖVOZCH), 5 associations faïtières de l'économie (economiesuisse, USP, Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse), 20 organisations consultées et 17 intervenants.

Les prises de position favorables émettent un certain nombre de réserves et de conditions. Une partie des participants (Verts, Travail.Suisse, Pro Natura, SKS, ATE, WWF, AlliancelniTP, acsi) estime que le financement est à revoir. Le PLR, le CDS, le SAB et la VAP demandent une combinaison avec un projet équivalent de financement de l'infrastructure routière (vue d'ensemble). D'autres (Verts, ATE, WWF, AlliancelniTP, SRH) veulent une extension ou une accélération de l'étape d'aménagement 2025, la garantie d'une offre pour l'ensemble de la Suisse et non limitée aux régions à forte densité de population et la prise en compte d'aspects régionaux comme l'axe Nord-Sud (tenants de ce dernier point: FR, TI, VS, Ouestrail). ZG veut renforcer le caractère obligatoire des projets urgents. SH souligne que d'anciennes décisions (NEAT, LGV, trafic d'agglomération) restent à traiter et à prendre en compte. Aktion Freiheit und Verantwortung appelle par ailleurs à une plus forte pondération des besoins du trafic marchandises. Certains jugent des corrections nécessaires ou émettent des réserves sur des aspects donnés (UR, comité Pro Wiesenberg). Pour d'autres, le problème de fond posé par la mobilité excessive n'est pas résolu (GL, Travail.Suisse).

9 participants à la consultation sont **EN PARTIE** d'accord avec les objectifs généraux : 1 canton (JU), 1 parti (PS), 1 association faïtière de l'économie (CentrePatronal), 2 organisations consultées (Union pétrolière, Hupac) et 4 autres intervenants.

Certains (JU, PS, FRC, CITraP) expriment un avis positif sur le fonds, mais négatif sur le financement. D'autres plaident pour l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, mais sont opposés à une promotion générale et illimitée des transports publics ou au financement du rail par la route (CentrePatronal, Ass.rout.VD, FER). L'Union pétrolière regrette l'absence d'une vue d'ensemble incluant le trafic routier, tandis que l'Hupac juge insuffisants la transparence et les instruments de contrôle des coûts dans les chemins de fer. D'aucuns (JU, CITraP) estiment que l'étape d'aménagement 2025 est trop modeste.

Dans 10 prises de position, la réponse a été **NON**. Il s'agit en l'espèce d'un canton (ZH), d'un parti (UDC), d'une association faïtière de l'économie (USAM), de 5 organisations consultées (UPSA, ACS, ASTAG, FRS, auto-suisse) et de 2 autres intervenants (citrap-vaud, Ecoglobe.ch).

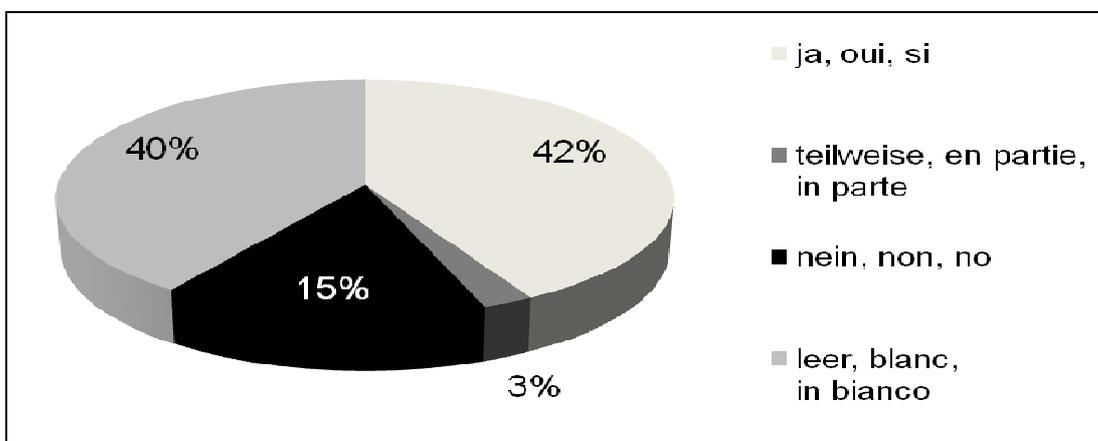
A en croire ces prises de position, le projet en consultation irait à l'encontre du principe de causalité (UDC, UPSA, ACS, ASTAG, FRS, auto-suisse), viderait les caisses de la route (UDC, UPSA), reposerait trop sur le financement croisé (ASTAG) et induirait des hausses des taxes et redevances routières (UDC). Un regard critique est également posé sur le traitement reporté du financement du trafic routier (USAM, ACS). ZH se prononce contre les objectifs du projet car les compétences en matière de planification seraient transférées des cantons à la Confédération et désapprouve le financement de la lacune de couverture par les cantons et les utilisateurs. ecoglobe.ch estime que l'aménagement est en contradiction avec la Constitution fédérale, tandis que la citrap-vaud déplore le non-traitement de la grande vitesse et l'absence de vision globale.



## b) Etes-vous d'accord que le FAIF fasse office de contre-projet direct à l'initiative TP ?

### Tendance générale

Les prises de position reçues au sujet de cette question sont pour la plupart (55 sur 74) favorables ou partiellement favorables à l'idée d'opposer un contre-projet à l'initiative populaire « Pour les transports publics ». 19 participants expriment leur désaccord, principalement parce qu'ils soutiennent l'initiative ou parce que, au contraire, ils sont opposés à cette dernière, pensent qu'elle n'a aucune chance de passer et souhaitent qu'elle soit mise au vote sans contre-projet.



### En détail

52 participants ont répondu **OUI**, à savoir 15 cantons (BE, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, JU), 5 partis (PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes, SAB, StädteallianzöVOZCH), 2 associations faïtières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS), 16 organisations consultées et 11 autres intervenants.

Une partie des avis favorables à un contre-projet donnent malgré tout la préférence à l'initiative populaire (Verts, IniAlpes, Pro Natura), mais sont toutefois opposés à ce que les deux textes soient mis en concurrence. D'autres soutiennent le contre-projet car ils rejettent l'initiative populaire (Aktion Freiheit und Verantwortung). Bon nombre des prises de position favorables considèrent comme problématique la pression du délai induite par un contre-projet, ce notamment dans l'optique d'une solution de financement solide (SZ, ZG, GR, AG, TI, VS, Oustrail).

Quelques prises de position subordonnent leur soutien à un contre-projet à certaines conditions. Certains participants (PS, Vert'libéraux, Pro Bahn, SKS, AllianceIniTP) exigent ainsi que le contre-projet prenne davantage en compte les aspirations de l'initiative de l'ATE, soit plus substantiel que l'initiative populaire ou soit amélioré, faute de quoi l'initiative garderait leur préférence. Le PLR demande que le contre-projet soit coordonné avec le concept de financement de la route. D'autres (FR, USS, ATE, Oustrail) dénoncent le concept de financement, demandent un système plus solide



ou jugent insuffisante la dotation annuelle au FIF. Le comité du Gothard réclame que l'article sur le cofinancement par les cantons ne soit pas ajouté dans la Constitution fédérale.

3 participants à la consultation, à savoir la CTP et un canton (GE) ainsi qu'une organisation consultée (VAP), se sont déclarés **EN PARTIE** d'accord avec l'idée d'un contre-projet. GE et la CTP apprécient l'idée d'un contre-projet mais jugent les délais trop courts pour assurer une solution transparente. La CTP demande par ailleurs l'abandon des compléments aux art. 81a et 87a al. 3 Cst et à l'art. 3 al. 4 LCFF (notamment la renonciation à un article constitutionnel relatif au cofinancement par les cantons). Quant à la VAP, si elle accepte l'idée d'un contre-projet, elle préférerait toutefois un projet autonome.

19 prises de position se sont soldées par un **NON** : elles émanent de 2 cantons (LU, NW), 1 parti (UDC), 4 associations faïtières de l'économie (Travail.Suisse, USAM, economiesuisse, CentrePatronal), 8 organisations consultées et 4 autres participants.

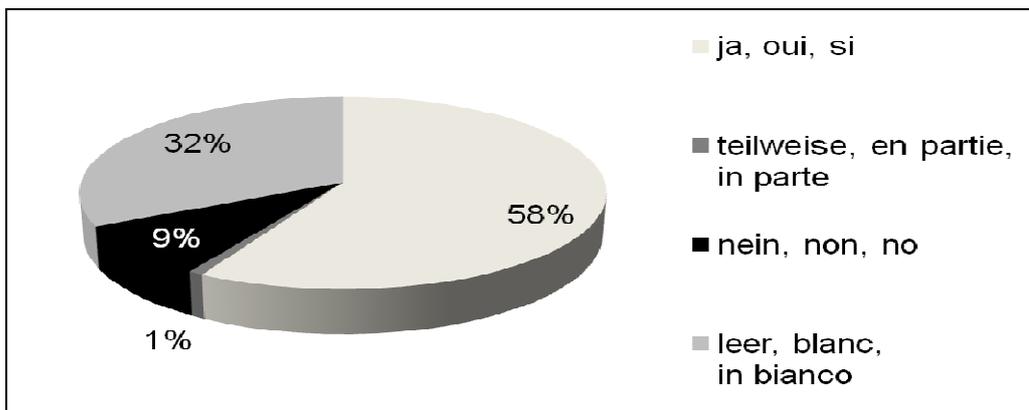
Plusieurs intervenants (UDC, economiesuisse, CentrePatronal, ACS, UPSA, Union pétrolière, ASTAG, FRS, auto-suisse, Ass.rout.VD, FER) estiment que l'initiative populaire n'a aucune chance de passer et préconisent donc de recommander son rejet sans lui opposer de contre-projet. D'autres (LU, NW, KöVZCH) dénoncent la pression des délais qui rend à leurs yeux impossible un financement durable et transparent. Le TCS indique pour sa part que le présent contre-projet augmenterait les chances d'acceptation de l'initiative populaire dans la mesure où il prévoit, contrairement à l'initiative, une participation des citoyens au financement. Economiesuisse estime, elle, que le FAIF deviendrait difficile à défendre à côté de l'initiative populaire. D'autres enfin soutiennent la seule initiative populaire ou pensent que le texte proposé ne suffit pas en tant que contre-projet (Travail.Suisse, CITraP).



### c) Etes-vous d'accord avec la création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) pour financer l'infrastructure ferroviaire ?

#### Tendance générale

La grande majorité des prises de position reçues par rapport à cette question (72 sur 84) est favorable à la création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) afin de financer l'infrastructure ferroviaire. 11 prises de position s'y opposent pour diverses raisons.



#### En détail

72 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP, 21 cantons (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 5 partis (PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, Union des villes, SAB), 3 associations faitières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse), 22 organisations consultées et 17 autres intervenants.

Pour expliquer leur soutien à la création d'un FIF, les participants citent le fait que cela autoriserait une solution plus simple et plus efficace qu'aujourd'hui (PLR, SAB), que cela renforcerait la sécurité de planification de l'exploitation et de la maintenance (PS) ou que cela reprendrait le principe éprouvé du fonds FTP (UTP).

Différentes prises de position positives assortissent toutefois l'acceptation d'un FIF de conditions. La dotation doit ainsi être acceptable et suffisante (ZH, JU, Litra, Aktion Freiheit und Verantwortung), et une utilisation satisfaisante des fonds doit être trouvée (ZH). Certains (FR, VD, VS, Oustrail) demandent qu'un équilibre soit garanti entre l'exploitation et la maintenance d'une part et l'aménagement d'autre part. Les CFF attendent de leur côté que des règles claires soient fixées pour ce qui est de l'attribution des fonds aux entreprises ferroviaires et qu'une marge de manœuvre suffisante soit accordée aux entreprises de transport; l'Hupac appelle de ses vœux un étalonnage des performances sectoriel indépendant, par exemple via un Rail Regulator. L'Union pétrolière estime que l'exploitation doit couvrir ses coûts, et Aktion Freiheit und Verantwortung rejette toute idée



d'endettement. L'Union des villes déplore enfin l'absence de solution au lancinant problème de la circulation dans les agglomérations.

Une association faîtière de l'économie, economiesuisse en l'occurrence, se déclare **EN PARTIE** d'accord en faisant savoir qu'elle préférerait le retour à un financement par le budget fédéral mais que la création d'un fonds temporaire dans les conditions indiquées lui paraît envisageable.

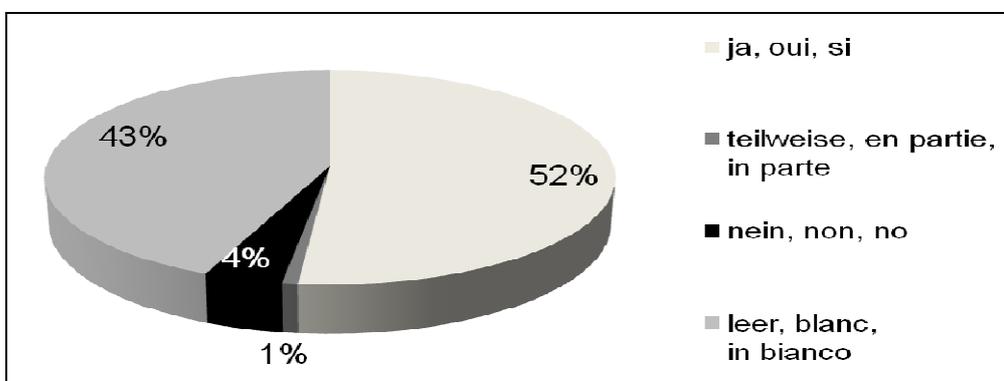
Au total, 11 prises de position se sont soldées par un **NON** : 1 émise par une association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (StädteallianzVOZCH), 2 par des associations faîtières de l'économie (USAM, CentrePatronal), 6 par des organisations consultées et 2 par d'autres intervenants.

En lieu et place d'un FIF, le Centre Patronal et le TCS privilégient un financement spécifique du transport ferroviaire comme cela se fait pour le transport routier. L'ACS rejette pour sa part un FIF au motif qu'il puiserait dans les fonds routiers sans limitation dans le temps. StädteallianzVOZCH craint que, du fait de critères trop vagues, les CFF ne s'assainissent en utilisant les fonds destinés à l'aménagement des infrastructures et exige donc des critères légaux pour l'octroi des fonds. L'ASTAG estime que la création d'un fonds créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait.

#### d) Etes-vous d'accord que le FAIF comprenne aussi une première tranche de mesures de construction concrètes ?

##### Tendance générale

La grande majorité des prises de position reçues (64 sur 70) est favorable à l'intégration dans le FAIF d'une première tranche de mesures de construction concrètes. A l'inverse, 5 participants à la consultation s'y opposent du fait du financement croisé en provenance de la route.





### En détail

64 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP, 16 cantons (BE, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 5 partis (PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des Communes, Union des villes, SAB), 4 associations faïtières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse, CentrePatronal), 20 organisations consultées et 15 autres intervenants.

La CTP constate que cela permettrait de combler le vide existant entre les projets FTP et PRODES. Le SAB et la VAP souhaitent une première tranche pour des raisons de transparence.

Certains lient leur acceptation à un certain nombre de conditions ou de réserves. Ils jugent notamment la première tranche et les crédits insuffisants et estiment que la mise en œuvre prend trop de temps (BE, UR, SZ, GL, FR, SO, BL, GR, AG, VS, GE, JU, CTP, Verts, Union des villes, FRC, CITraP, SKS, ATE, Ouestrail, comité du Gothard, AlliancelniTP, acsi). D'autres (PS, Verts, Pro Natura, SKS, ATE, WWF) exigent des objectifs et des délais contraignants pour les étapes ultérieures. Certains (SO pour Chestenberg, USS en général) estiment que les mesures ZEB ne doivent pas être adaptées. Le PS exige un paquet général pour au moins 20 ans sur la base de la liste prévue à l'art. 10 LDIF. L'IniAlpes et Hupac estiment que les projets sont sous-dimensionnés en matière de fret et déplorent en général un traitement marginal du trafic marchandises. Le PLR trouve la sélection de projets et les critères peu clairs. KöVNWCH et le comité Pro Wisenberg exigent des projets plus équilibrés. L'ass.rout.VD pense que la portée ne doit pas être étendue.

Seule une association faïtière de l'économie, economiesuisse, soutient **EN PARTIE** la proposition de premières mesures concrètes de construction et estime que le financement pourrait tout aussi bien être réglé sans formuler de mesures concrètes.

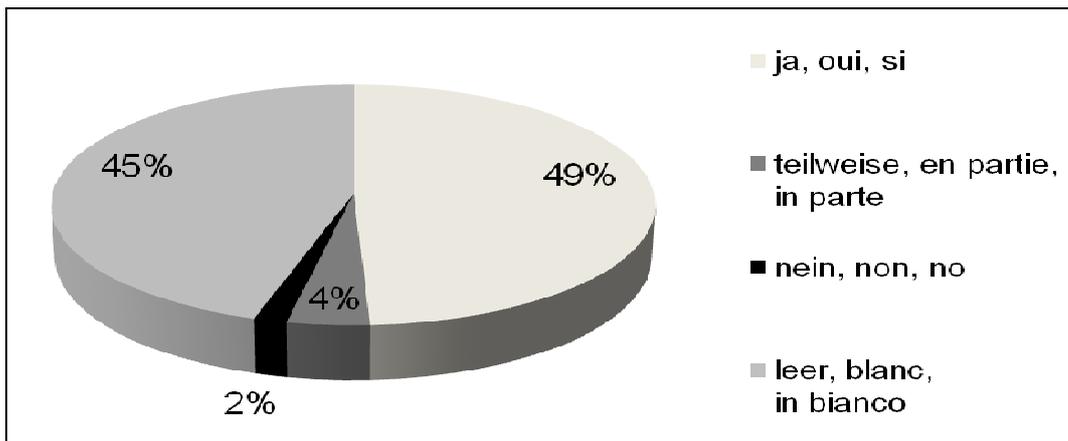
5 intervenants ont répondu **NON**, au nombre desquels 1 association faïtière des communes, des villes et des régions de montagne (StädteallianzVOZCH), 3 organisations consultées (ACS, FRS, auto-suisse) et 1 autre intervenant. La FRS et auto-suisse sont contre une première tranche en raison du financement croisé par le trafic routier que cela constituerait, StädteallianzVOZCH au motif d'une mauvaise fixation des priorités et d'une incohérence des mesures proposées. Les Umweltfreisinnige SG estiment qu'une proposition séparée serait plus judicieuse.



## e) Etes-vous d'accord que, par rapport à aujourd'hui, des fonds supplémentaires soient versés au FIF ?

### Tendance générale

La grande majorité des prises de position reçues (61 sur 68) est favorable à un versement de fonds supplémentaires au FIF. Seuls 2 intervenants ont exprimé leur opposition.



### En détail

61 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP, 15 cantons (BE, UR, SZ, GL, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 5 partis (PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des Communes, Union des villes, StädteallianzVOZCH), 4 associations faitières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse, CentrePatronal), 18 organisations consultées et 15 autres intervenants.

Plusieurs participants jugent indispensable d'affecter davantage de moyens du fait du besoin de rattrapage existant (SEV, ATE, WWF, Infra, AlliancelniTP), du fait des besoins avérés (CFF) et afin de résorber les goulets d'étranglement en termes de capacités (StädteallianzVOZCH). D'autres notent que c'est la seule manière de faire face aux tâches relevant de la politique des transports (PS, Union des villes suisses, UTP) ou qu'il est judicieux de favoriser la mobilité (PLR).

Des conditions sont parfois posées pour l'octroi de moyens supplémentaires. Ainsi BL et KöVNWCH ne veulent pas que les cantons participent alors que GR demande davantage de moyens provenant de la Confédération. SKS ne veut pas imposer de taxe aux usagers des transports publics, tandis que l'Ass.rout.VD demande que les moyens viennent des usagers ou des finances fédérales. Le PLR souhaite que l'ensemble soit soumis au frein à l'endettement. Les Verts demandent, eux, un financement via les sources existantes. Transfair exprime des réserves générales quant aux sources de financement. BLS et Ouestrail veulent davantage de moyens d'une manière générale. Le CentrePatronal appelle de ses vœux une réalisation sans nouveaux impôts ou sans augmentation des impôts existants. Hupac demande que les besoins supplémentaires soient attestés et vérifiables et



Travail.Suisse précise que des gains d'efficacité ne sont acceptables que s'ils n'entraînent pas de dégradation des conditions de travail.

5 participants se disent **EN PARTIE** d'accord : 1 canton (ZG), 1 association faîtière des communes, villes et régions de montagne (SAB) et 3 organisations consultées (FRS, VAP et auto-suisse). Le SAB se prononce contre une participation supplémentaire des cantons et contre une déduction forfaitaire des frais de transport. ZG s'oppose à certaines adaptations de la Constitution fédérale et de la loi sur les CFF.

2 participants ont répondu **NON**, à savoir 1 association faîtière de l'économie (USAM) et 1 organisation consultée, l'Union pétrolière, qui exige avant toute chose des optimisations et des économies.

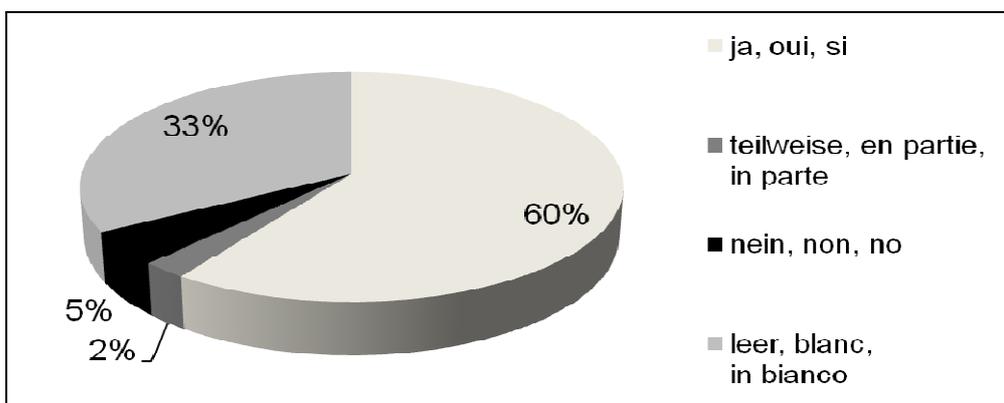
## 3.2 Questions concernant le financement

### Question 2: Que pensez-vous du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ?

a) Etes-vous d'accord que ce fonds serve à financer l'exploitation, le maintien de l'appareil de production et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire?

#### Tendance générale

La grande majorité des prises de position (74 sur 83) est favorable au financement de l'exploitation, du maintien de l'appareil de production et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire via le FIF. 6 participants y sont en revanche opposés, notamment parce que l'exploitation et le maintien de l'appareil de production doivent à leur yeux être supportés par les bénéficiaires.



#### En détail

74 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP, 20 cantons (BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 6 partis (PDC, PLR, PS, PCS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des



communes, Union des villes, SAB), 4 associations faïtières de l'économie (economiesuisse, Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse), 20 organisations consultées et 20 autres intervenants.

Divers participants (PS, Verts, SKS, ATE, AlliancesniTP) saluent en particulier la transparence accrue au niveau du financement. D'autres (Verts, CDS) soulignent que cela permettra de fixer des priorités. Le PS se réjouit que la maintenance ne soit plus le parent pauvre, l'UTP apprécie le fait que le financement se fasse d'une seule enveloppe, comme pour les routes nationales.

Certains participants font valoir des demandes quant au traitement séparé de l'exploitation et de la maintenance d'un côté, et de l'aménagement de l'autre. VS, VD et l'Union des villes soulignent ainsi que l'exploitation, la maintenance et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire doivent être finançables. Dans le même ordre d'idées, la Litra, la CITraP, l'ATE et AllianzöVOZCH exigent des moyens suffisants pour empêcher tout coup d'arrêt dans les projets d'aménagement ou être en mesure de continuer à aménager, ou soulignent (GE, BLS, Union des villes) que l'aménagement ne saurait être remis en cause du fait d'un besoin de fonds pour l'exploitation et la maintenance. Aux yeux de LU, les parts dévolues à l'exploitation et à la maintenance d'un côté et à l'aménagement de l'autre doivent être réglées dans le cadre de la LFinFer. D'autres (UR, PLR, SAB, CDS) exigent que le Parlement décide chaque année des prélèvements dans le fonds et qu'il soit habilité à fixer les priorités. GR souhaite une égalité de traitement pour les chemins de fer privés. Les Verts ne veulent pas que la concurrence pour les moyens se fasse sur le dos des collaborateurs. Le Conseil régional du district de Nyon indique que l'exploitation de l'infrastructure et du transport régional des voyageurs sont prioritaires et que les projets d'aménagement ne sauraient remettre en cause les acquis. Pour certains (FRC, Aktion Freiheit und Verantwortung, comité Pro Wiesenberg, acsi), il faut mettre en place un système de contrôle pour garantir la transparence. L'Union pétrolière estime que l'exploitation doit couvrir ses propres coûts. De leur côté, les CFF exigent des règles claires pour ce qui est de l'affectation des fonds aux entreprises ferroviaires, une marge de manœuvre suffisante pour les entreprises de transport et estime que les règles doivent être adaptées afin de permettre d'épuiser le potentiel de gains d'efficacité. Le comité du Gothard refuse pour sa part toute centralisation des compétences de planification au sein de la Confédération. Et l'USS demande que soit épongée la dette « héritée » du Fonds FTP.

3 participants se sont déclarés **EN PARTIE** d'accord : 1 association faïtière de l'économie (CentrePatronal), 1 organisation consultée (Hupac) et 1 autre intervenant. Le Centre Patronal et l'Ass.rout.VD demandent, en lieu et place d'un fonds, qu'un financement spécial « transport ferroviaire » soit mis sur pied, comme cela a été fait pour le transport routier. Et l'Hupac déplore des insuffisances en termes de transparence des coûts et d'incitations des exploitants d'infrastructures aux gains d'efficacité.

Au total, 6 prises de position se sont soldées par un **NON** : 1 émise par une association faïtière des communes, des villes et des régions de montagne (StädteallianzöVOZCH), 1 par une association faïtière de l'économie (USAM) et 4 par des organisations consultées. Certains (USAM, ACS, FRS, auto-suisse) justifient leur position en arguant que l'exploitation et la maintenance doivent être

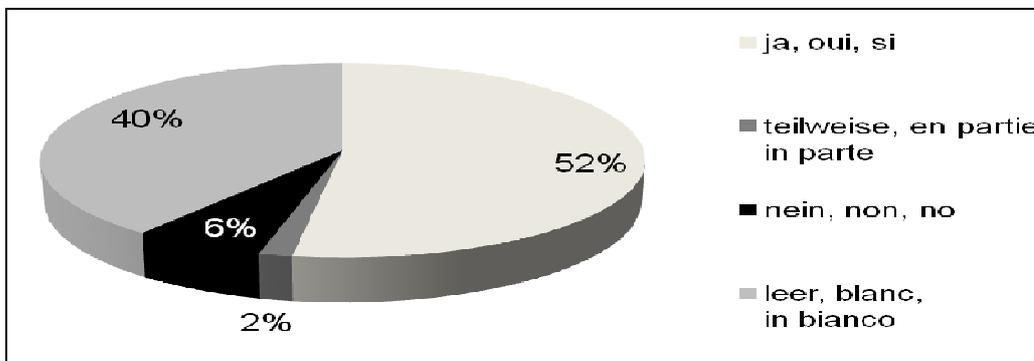


supportées par les bénéficiaires. Pour sa part, StädteallianzöVOZCH craint que les CFF ne profitent des fonds destinés à l'aménagement des infrastructures pour s'assainir et exige donc la fixation de critères légaux pour l'attribution des fonds.

**b) Etes-vous d'accord que ce fonds soit de durée indéterminée ? Si tel n'est pas le cas, quelle durée proposez-vous ?**

**Tendance générale**

La majorité des prises de position (65 sur 75) est favorable à ce que le FIF soit d'une durée indéterminée. 8 participants sont contre dans la mesure où ils ne veulent pas de FIF ou de « cimentation ».



**En détail**

65 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP, 19 cantons (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 4 partis (PDC, PS, Verts, Vert'libéraux), 4 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, Union des villes, SAB, StädteallianzöVOZCH), 3 associations faîtières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse), 18 organisations consultées et 16 autres intervenants.

Certains (PS, IniAlpes, AllianzöVOZCH) soulignent le besoin d'un financement sûr à long terme. BL et KöVNWCH estiment que cela garantira la mise à disposition en temps utile des liquidités requises, tandis que le BLS voit d'un bon œil la sécurité qui en résultera au niveau de la planification à long terme. D'aucuns (PS, Les Verts, SKS, ATE, AllianzöVOZCH) font toutefois valoir que cela ne doit pas entraîner de retards ou de reports d'investissements. VD indique pour sa part que des adaptations seront nécessaires. Et le RhB prône également un réexamen périodique de la situation.

2 organisations (VAP, CDS) se déclarent **EN PARTIE** d'accord, en précisant qu'elles pourraient aussi envisager une solution limitée dans le temps.

8 prises de position se sont soldées par un **NON** : 1 émane d'un parti (PLR), 2 d'associations faîtières de l'économie (economiesuisse, CentrePatronal), 3 d'organisations consultées (FRS, auto-suisse, TCS) et 2 d'autres intervenants (Ass.routVD, FER). Du fait de l'incertitude entourant l'évolution de la



mobilité, economiesuisse rejette toute fixation de priorités et toute « cimentation ». La FRS, auto-suisse et le TCS sont par principe opposés au FIF mais indiquent que s'il devait malgré tout voir le jour, une limitation dans le temps serait impérative.

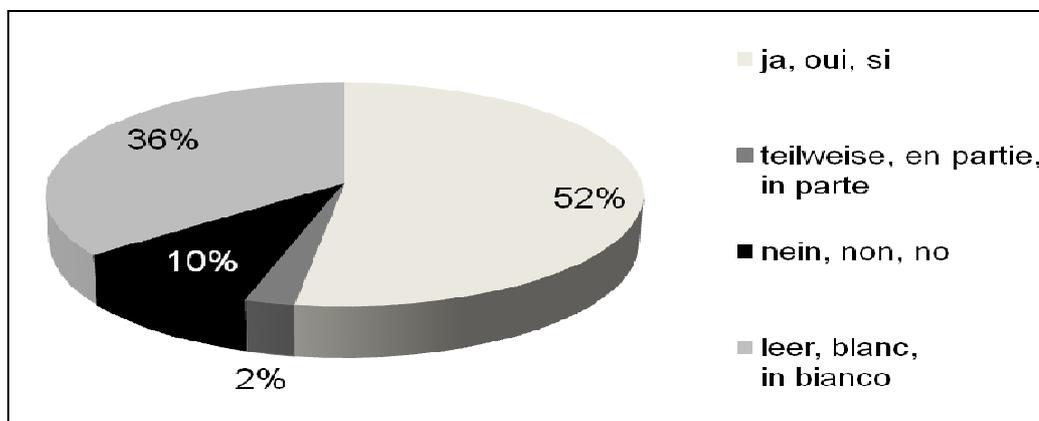
S'agissant de la fixation d'une durée pour le fonds, différentes propositions ont été faites : jusqu'en 2025 (FER) pour la phase d'aménagement 2025, jusqu'en 2030 (economiesuisse) ou 20 ans (PLR, CentrePatronal, ass.rout.VD).

### Question 3: Que pensez-vous des recettes proposées du fonds ?

a) Etes-vous d'accord que les ressources *actuellement affectées temporairement au fonds FTP* soient versées dans le même cadre au FIF ?

#### Tendance générale

La majorité des prises de position (65 sur 80) est favorable au versement dans le FIF des ressources jusqu'ici affectées temporairement au fonds FTP. 15 participants sont en partie ou totalement contre, essentiellement du fait de la réutilisation des moyens destinés à la route ou d'un subventionnement croisé de durée indéterminée.



#### En détail

65 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP, 18 cantons (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 5 partis (PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 4 associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, Union des villes, SAB, AllianzöVOZCH), 3 associations faïtières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse), 19 organisations consultées et 15 autres intervenants.

Le PS est favorable à une pérennisation des moyens et la VAP à une utilisation allant dans le sens de la co-modalité. UR estime que la question ne va pas sans poser problème dans la mesure où les moyens du FIF ne sont plus exclusivement affectés à la politique de transfert. La répartition des moyens est également problématique pour le CDS, mais elle lui semble inévitable. D'autres expriment



des desiderata quant au financement de la route : élaboration d'un concept de financement de la route (PLR), arrêt du captage de ressources destinées au trafic routier (Association des communes, SAB, UTP), limitation du cofinancement via la route (Hupac) ou stabilisation du financement croisé (HKBB). D'autres en revanche appellent de leurs vœux une redistribution de l'impôt sur les huiles minérales (CITraP), voire son relèvement (UmweltfreisinnigeSG). FR est opposé aux intérêts sur les avances.

3 participants se sont déclarés **EN PARTIE** d'accord : 1 association faîtière de l'économie (CentrePatronal) et 2 autres intervenants. Le CentrePatronal l'Ass.rout.VD refusent une réaffectation du « quart NLFA », mais soutiennent une nouvelle utilisation de la RPLP en posant une condition (« sous forme de transfert d'une large proportion de la part fédérale de 2/3 ») et approuvent une nouvelle utilisation du pour-mille de la TVA. De son côté, la FER entend également que le financement par la route ne dure que jusqu'à la fin de la construction de la NLFA.

12 prises de position se sont soldées par un **NON** : 1 émise par 1 parti (UDC), 2 par des associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USAM) et 9 par des organisations.

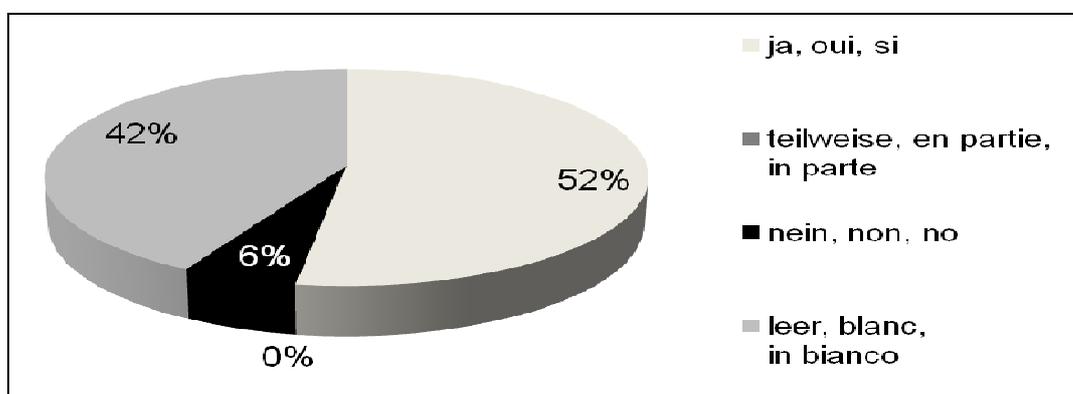
Le refus porte en premier lieu sur la réutilisation des moyens issus de la route ou sur un subventionnement croisé non limité dans le temps. L'UDC y voit un tour de passe-passe du DETEC au détriment des automobilistes. economiesuisse indique que certains de ses membres soutiennent la proposition du TCS, qui souhaite que 10% de l'impôt sur les huiles minérales soient désormais affectés au FIF plutôt que d'aller, comme c'est le cas actuellement, dans les caisses fédérales. La FRS, le TCS, auto-suisse et la Fédération du tourisme veulent que le « quart NLFA » revienne à la route, de même que l'USAM, qui y ajoute la RPLP. economiesuisse et l'USAM s'opposent donc au remplacement de « circulation routière » par « transports terrestres » dans les art. 85 et 86 Cst. L'ACS, l'UPSA, l'Union pétrolière et l'ASTAG notent que le trafic routier a lui aussi besoin d'un financement durable. Selon KF, il convient de décider au cas par cas et d'éviter un assouplissement général de l'affectation obligatoire.



**b) Etes-vous d'accord que les fonds provenant jusqu'ici du budget fédéral ordinaire pour financer l'exploitation et le maintien de la capacité de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés soient versés au FIF ?**

**Tendance générale**

La majorité des prises de position (65 sur 72) est favorable au versement dans le FIF des fonds provenant jusqu'ici du budget fédéral ordinaire pour financer l'exploitation et le maintien de la capacité de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés, le montant prévu en provenance du budget fédéral ordinaire est même souvent jugé insuffisant. A l'inverse, 7 intervenants ont manifesté leur opposition, soit parce qu'ils rejettent l'idée d'un FIF ou parce qu'ils jugent les fonds fédéraux insuffisants.



**En détail**

65 participants ont répondu **OUI**, à savoir 16 cantons (BE, LU, UR, SZ, GL, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TI, VD, VS, NE, JU), 5 partis (PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, Union des villes, StädteallianzVOZCH), 5 associations faitières de l'économie (economiesuisse, Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse, CentrePatronal), 21 organisations consultées et 15 autres intervenants.

Bon nombre de réponses positives tiennent toutefois pour insuffisants le montant prévu de 2,2 milliards de francs par an en provenance du budget fédéral ordinaire ou l'indexation de ce montant.

Certains (CITraP, SKS, ATE, WWF, AllianzöVOZCH) indiquent que les montant prévus sont insuffisants mais sans préciser à quel niveau ils souhaiteraient qu'ils se situent.

D'autres ont en revanche des idées concrètes : l'UTP demande un montant annuel de 2,5 milliards de francs. Divers participants (BE, SZ, ZG, AR, GR, TG, JU, Union des villes, Litra, VAP, CDS, SOB) exigent une indexation de la contribution fédérale à hauteur de 4% en lieu et place des 2,25% proposés (correspondant à l'indice de la construction ferroviaire et à la moitié de la croissance du PIB). D'autres proposent des taux de croissance alternatifs, par exemple l'inflation et la croissance du



PIB (ZH, comité du Gothard), le renchérissement et la plus-value de l'infrastructure (TI), au moins la croissance du PIB (PDC, Verts), le renchérissement des transports ferroviaires, le PIB et la croissance du trafic (CFF, SEV - croissance réelle de 0,5%) ou encore un taux de renchérissement adapté (SO) ou lié à l'utilisation du réseau, au volume de trafic, à l'évolution de l'économie et de la population (Fédération du tourisme).

Parmi les autres réserves exprimées quant à l'utilisation de fonds fédéraux au profit du FIF, VS exige un mécanisme transparent de cofinancement des chemins de fer privés, et le PLR demande qu'aucune ligne ne soit défavorisée et que la sécurité de planification soit garantie. Le BLS souhaite une harmonisation des règles entre les CFF et les chemins de fer privés, par exemple pour ce qui a trait aux amortissements. Städteallianz VOZCH demande pour sa part la fixation de critères relatifs à l'octroi des fonds et Economiesuisse veut que ceux-ci soient indexés sur la croissance. Le Centre Patronal et l'Ass.rout.VD se prononcent contre une augmentation des moyens. L'Union pétrolière exige que l'exploitation couvre les coûts.

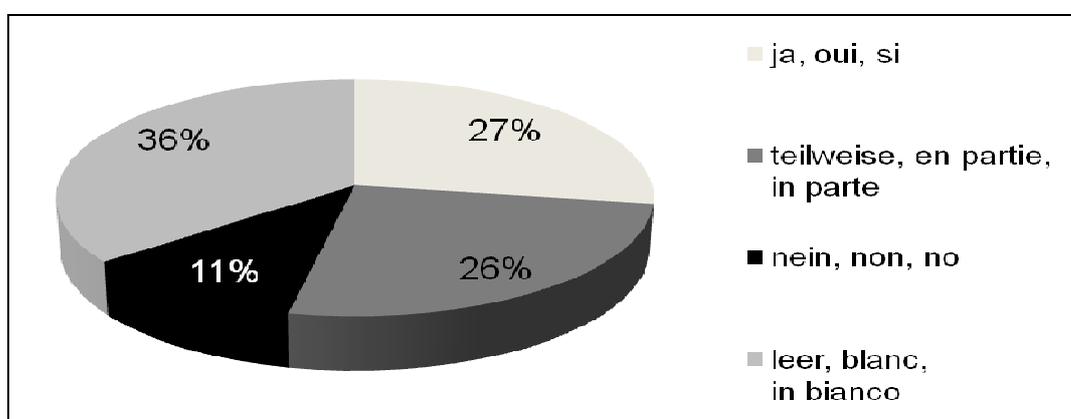
7 prises de position se sont soldées par un **NON**, à savoir celle de la CTP, celles de 2 cantons (ZG et GE), celle d'une association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (SAB) et celles de 3 organisations. Certains (ACS, FRS, auto-suisse) y sont opposés du fait de leur rejet d'un FIF. Les autres (CTP, ZG, GE, SAB) motivent essentiellement leur refus en précisant qu'ils jugent insuffisants les montants fédéraux prévus et que leur progression leur paraît trop limitée (ils souhaitent 4%). GE regrette en outre la réduction des moyens alloués à la lutte contre le bruit des chemins de fer.



### c1) Etes-vous d'accord avec les nouvelles sources de financement proposées : augmentation du prix des sillons ?

#### Tendance générale

Aucune majorité claire ne se dégage des 80 réponses apportées à cette question. 34 participants acceptent un relèvement des prix du sillon, 14 sont contre et 32 sont en partie d'accord. Les sceptiques invoquent essentiellement l'ampleur de l'augmentation et des craintes quant aux effets sur la part des divers modes de transport (TP/TIM). Plusieurs intervenants demandent donc que l'augmentation du prix du sillon soit plus modérée.



#### En détail

34 participants ont répondu **OUI**, à savoir 7 cantons (UR, OW, GL, ZG, VD, NE, GE), 2 partis (UDC, Vert'libéraux), 3 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, SAB, StädteallianzVOZCH), 4 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USAM, Société Suisse des Entrepreneurs, CentrePatronal), 10 organisations consultées et 8 autres intervenants.

Les avis favorables s'appuient en partie sur le principe de causalité (GL, UDC) ou exigent que les usagers des chemins de fer contribuent davantage et durablement au financement des chemins de fer (USAM), que le financement par les utilisateurs soit « fortement » plutôt que « raisonnablement » augmenté (ZG) ou estiment le relèvement insuffisant (CentrePatronal).

D'autres exigent des mesures d'accompagnement visant à garantir la compétitivité des chemins de fer (UR), une prise en compte adéquate des besoins du transport de marchandises (economiesuisse), un maintien des prestations et de l'offre (Association des communes), un renchérissement simultané du trafic individuel motorisé (TIM) ou un renchérissement mesuré des TP (Vert'libéraux, IniAlpes). NE et VD estiment que le relèvement du prix de sillon ne doit pas être intégralement répercuté sur les clients des chemins de fer, sans quoi les indemnités en matière de transport régional de voyageurs (TRV) augmenteraient, hausse qui devrait en partie être supportée par la Confédération.



32 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord : la CTP, 11 cantons (BE, SZ, FR, SO, AR, GR, AG, TG, TI, VS, JU), 2 partis (PDC, PLR), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne consultées (Association des communes), 10 organisations et 7 autres intervenants.

Nombreux sont ceux (CTP, BE, SZ, FR, SO, AR, GR, AG, TG, TI, VS, JU, PDC, Poste, Litra, Oustrail) qui plaident pour une augmentation modérée ou pour une renonciation à la deuxième étape, notamment pour éviter un report sur la route. L'UTP demande un relèvement de 150 millions de francs échelonné sur 5 ans et développe des scénarios correspondants d'évolution des prix. Le PDC exige que le relèvement des tarifs de 2<sup>e</sup> classe ne dépasse pas l'évolution affichée par l'indice des prix à la consommation. Certains (PLR, Hupac, VAP, Union pétrolière, CDS, HKBB, comité Pro Wisenberg, Aktion Freiheit und Verantwortung, Rheinhäfen) veulent limiter l'augmentation du prix du sillon au transport des voyageurs. D'autres (Pro Bahn, WWF et Pro Natura) ne sont d'accord qu'à la condition que le TIM soit également renchéri. L'Association des villes considère comme justifié de demander aux utilisateurs de contribuer davantage à l'exploitation et à la maintenance, mais pas aux investissements liés aux aménagements, et exige que les prix des transports (route et TP) soient relevés de manière coordonnée et qu'il n'y ait pas de financement croisé de la part du trafic local vers l'infrastructure ferroviaire.

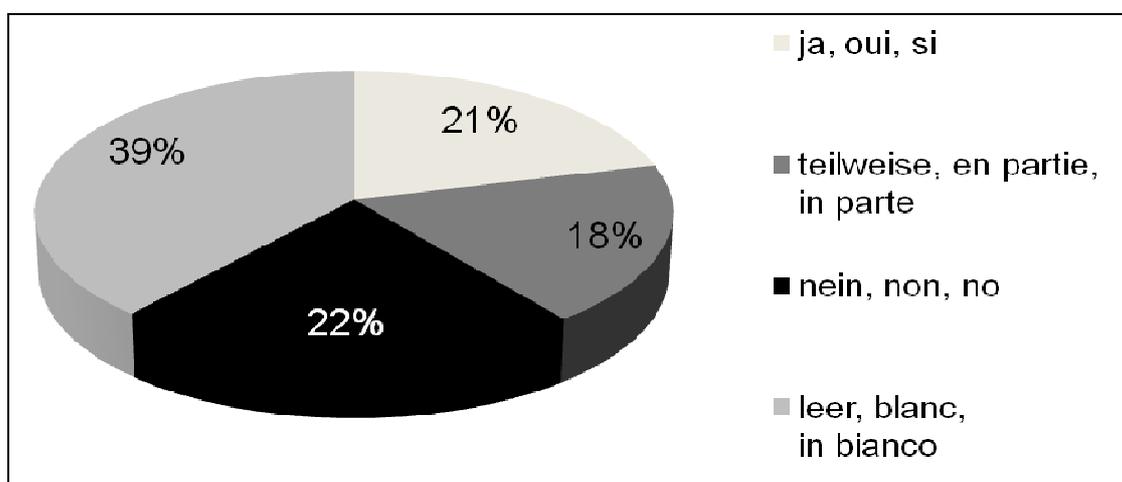
14 prises de position se sont soldées par un **NON**, à savoir celle d'un canton (ZH), de 3 partis (PS, PCS, Verts), de 2 associations faîtières de l'économie (USS, Travail.Suisse), de 6 organisations et de 2 autres intervenants. Nombre de détracteurs (PS, PCS, Verts, Travail.Suisse, CITraP) pointent la pénalisation unilatérale qui en résulterait pour les TP et qui risquerait d'entraîner un report non souhaité du rail vers la route. D'autres (SEV, SKS, ATE, AllianceInTP) préconisent une hausse équivalente du tarif du TIM. Aux yeux de ZH, il va déjà être nécessaire que les bénéficiaires contribuent à l'augmentation des coûts en matière de transport.



## c2) Etes-vous d'accord avec les nouvelles sources de financement proposées : déduction forfaitaire des frais de transport pour l'impôt fédéral direct ?

### Tendance générale

Sur les 76 participants qui se sont exprimés sur le sujet, 26 approuvent la déduction forfaitaire des frais de transport dans le cadre de l'impôt fédéral direct à titre de nouvelle source de financement, 23 la soutiennent en partie et 27 la refusent. Une majorité se rallie toutefois à une certaine limitation de la déduction des frais de transport.



### En détail

26 participants ont répondu **OUI** : 7 cantons (OW, ZG, SO, BS, AG, TG, GE), 1 parti (Vert'libéraux), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes), 1 association faîtière de l'économie (Travail.Suisse), 10 organisations et 6 autres intervenants.

Alors que les Vert'libéraux réclament la suppression pure et simple de la déduction des frais de transport dans la mesure où ils estiment qu'il y a pas lieu de subventionner les pendulaires, d'autres participants demandent l'examen d'une solution plus mesurée. Ainsi convient-il aux yeux de l'Union des villes, de Travail.Suisse et du WWF d'envisager un relèvement de la base déductible (env. 3000 francs). ZG soutient la mesure en arguant que les hausses de loyer n'ouvrent pas droit à des déductions, mais plaide pour une limite plus élevée (1500 francs par exemple).

23 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord : la CTP, 5 cantons (BE, TI, VS, NE, JU), 2 partis (PDC, Verts), 1 association faîtière de l'économie (USS), 9 organisations et 5 autres intervenants.

Les partisans de solutions plus modérées sont nombreux. Certains (PDC, CTP, BE, JU, USS, FRC, Litra, CITraP, SEV, SKS, Transfair, ATE, Ouestrail, Infra, AllianceInTP, acsi, RhB, Verts) souhaitent une déductibilité plus élevée (p. ex. prix de l'AG 2<sup>e</sup> classe ou 3000 francs). NE craint que cela ne se traduise par une nouvelle croissance de la population urbaine. D'autres proposent des solutions différentes : VS suggère ainsi de procéder par étapes et d'appliquer des montants différenciés (à



partir de 2013 : 3300 francs, 1600 francs en agglomération ; à partir de 2018 : 1600 francs et 800 francs en agglomération). TI soulève lui aussi la question des régions périphériques, et l'IniAlpes exige une différenciation en fonction de la densité du réseau de TP. A l'opposé, les Verts considèrent que les exonérations fiscales encourageant les comportements préjudiciables à l'environnement doivent être supprimées et que le surcroît de recettes ne doit pas servir qu'à financer l'aménagement des TP.

27 participants ont répondu **NON**, à savoir 8 cantons (ZH, UR, SZ, FR, AR, AI, GR, VD), 3 partis (PLR, PS, UDC), 2 associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, SAB), 5 associations faitières de l'économie (economiesuisse, USAM, Union patronale suisse, Société Suisse des Entrepreneurs, CentrePatronal), 6 organisations et 3 autres intervenants (dont ATE, AllianceIniTP).

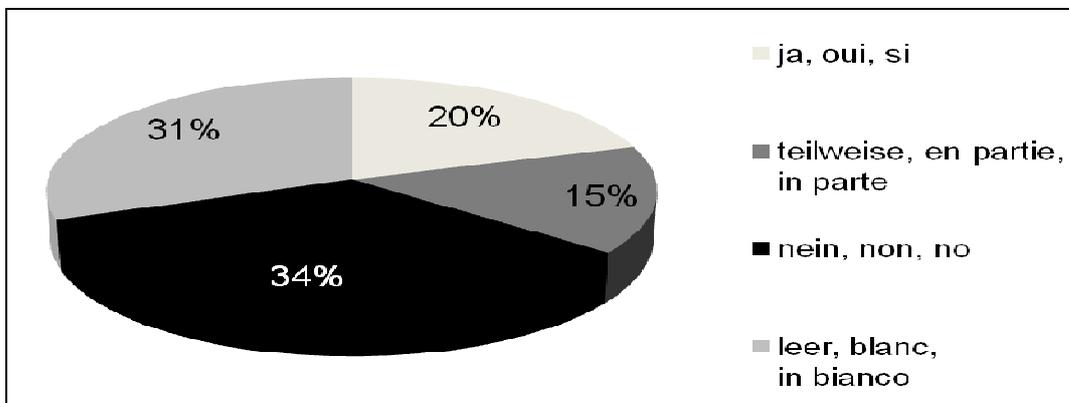
Certains (UDC, USAM, Union patronale suisse, PS) pensent que cela va à l'encontre des exigences du marché de l'emploi (flexibilité). L'UDC, l'ACS et le TCS y voient une sanction pour les pendulaires n'utilisant pas les TP, notamment dans les régions rurales. Selon economiesuisse, cette mesure équivaut à une augmentation de la quote-part fiscale et alourdit la charge fiscale, et ZH soulève également des questions d'ordre fiscal. Pour UR, AI, GR et l'USAM, cette mesure constituerait une discrimination à l'encontre des régions périphériques. Le PS exige que l'objectif visé soit atteint via des mesures d'aménagement du territoire. FR et VD seraient éventuellement d'accord si le niveau était relevé (3000-3500 francs). Et la HKBB se prononce en faveur d'une affectation obligatoire des ressources au profit de la route et du rail selon le principe du bénéficiaire.



### c3) Etes-vous d'accord avec les nouvelles sources de financement proposées : contribution des cantons ?

#### Tendance générale

La question de la contribution des cantons au FIF donne elle aussi lieu à des résultats très contrastés. Sur les 86 prises de position reçues, 25 se soldent en effet par un OUI, 42 par un NON et 19 par un accord EN PARTIE. Les premiers concernés (cantons) sont presque tous opposés à une participation de cette nature, de même que la plupart des partis. Au total, ceux qui sont d'accord ou en partie d'accord font néanmoins presque jeu égal avec ceux qui sont contre. Ils demandent notamment un droit de regard des cantons en matière de planification et un relèvement des contributions fédérales.



#### En détail

Voir également les réponses aux questions 4b et 4c relatives à la contribution des cantons.

25 participants ont répondu **OUI**, à savoir 2 partis (PDC, UDC), 4 associations faïtières de l'économie (economiesuisse, Société Suisse des Entrepreneurs, Travail.Suisse, Centre Patronal), 10 organisations et 9 autres intervenants.

A côté de l'Union pétrolière, qui se prononce clairement en faveur d'une contribution des cantons, divers participants (PDC, CentrePatronal, comité du Loetschberg, HKBB, Ass.rout.VD, UmweltfreisinnigeSG) exigent une entente avec les cantons ou un droit de regard sur les projets concrets.

19 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord : 2 cantons (VS, NE), 2 associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes, StädteallianzöVOZCH), 1 association faïtière de l'économie (USS), 10 organisations et 4 autres intervenants.

Plusieurs participants posent des conditions à leur accord. Certains demandent ainsi une participation accrue de la Confédération (Union des villes, Pro Natura, SKS, ATE, WWF, AlliancelniTP), un montant plus faible (UTP, FRC, VS, NE, FRC, Litra, Ouestrail, acsi), l'accord des cantons (ACS, Litra, FRS, auto-suisse, comité Pro Wisenberg), l'intégration des communes à la planification (Union des



villes) ou la compatibilité avec la RPT (ACS, FRS, auto-suisse). L'USS y voit une mise en danger du FAIF.

42 participants ont répondu **NON**, à savoir la CTP, 22 cantons (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, GE, JU), 5 partis (PLR, PS, PCS, Verts, Vert'libéraux), 2 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, SAB), 1 association faîtière de l'économie (USAM), 5 organisations et autres 6 intervenants.

Les opposants mettent notamment en avant l'absence de droit de regard (Vert'libéraux, CTP, BE, GL, FR, SO, BL, AR, AI, GR, AG, Association des communes, KF, comité du Gothard) ou le risque de compensations au niveau du transport régional de voyageurs (UR, VD, Poste, SEV) et renvoient à la RPT (BL, GL, ZG, TG). Le PLR estime que les cantons paient déjà pour le transport régional de voyageurs et renvoient aux principes de la RPT. Le PS craint qu'une redistribution n'ait des conséquences négatives sur l'ensemble du système de TP, et le PCS y voit un risque de déséquilibre entre les régions. Plutôt qu'une contribution, les Verts préféreraient une réduction de la part des cantons aux recettes RPLP, et ZH des contributions cantonales à des projets concrets en matière de TRV. Différents cantons (NW, OW, LU, SG, KöVZCH) estiment que la Confédération ne fait pas suffisamment face à ses obligations en matière de TRV et s'estiment déjà lésés.

**d) Si vous avez répondu par non à une ou à plusieurs des questions précédentes, à quelles autres sources de financement donneriez-vous la préférence ?**

**Tendance générale**

76 participants ont proposé des sources alternatives de financement. La majorité des participants demandent une augmentation de la participation fédérale et citent différentes mesures de financement (p. ex. prolongation/renonciation aux intérêts ou annulation de la dette pour le fonds FTP, relèvement de la TVA ou renonciation à l'imposition des attributions, relèvement ou redistribution de l'impôt sur les huiles minérales). Quelques participants exigent une plus forte participation des utilisateurs ou des gains d'efficacité.

**En détail**

Des sources alternatives de financement ont été citées par la CTP et 21 cantons (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, SG, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 6 partis (PDC, PLR, PS, UDC, Verts, Vert'libéraux), 4 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, Union des villes, SAB, StädteallianzöVOZCH), 6 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USAM, Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.suisse, CentrePatronal), 24 organisations consultées et 14 autres intervenants.



Les sources alternatives de financement proposées sont les suivantes :

Participation accrue de la Confédération

- Modification du règlement du fonds FTP : CTP, quasi-totalité des cantons (renonciation aux intérêts sur les dettes FTP, annulation partielle de la dette ou échelonnement des remboursements de dettes FTP), PS (annulation de la dette), Verts (renonciation aux intérêts et annulation – partielle – de la dette), StädteallianzÖVOZCH, USS (annulation de la dette), IniAlpes (renonciation au remboursement), BLS, Litra, Pro Natura, SEV.
- Augmentation des moyens tirés de la TVA : les Verts exigent un pour-mille de TVA supplémentaire, le cas échéant modulable en fonction de l'intensité du transport. TI, VD et VS sont en faveur d'un pour-mille de TVA supplémentaire limité dans le temps. Certains (BE, ZG, BLS, Litra, CFF) demandent d'exonérer les contributions aux infrastructures des cantons et de la Confédération de la réduction de l'impôt préalable. Le SAB et la Litra demandent davantage de moyens tirés de la TVA de manière générale.
- Relèvement de la part de l'impôt sur les huiles minérales : les Vert'libéraux, l'USS, Travail.Suisse, l'IniAlpes, Pro Natura et le SEV souhaitent des parts généralement plus élevées. Le PS souhaite un relèvement de l'impôt sur les huiles minérales de 8 ct/l, les Verts de 15 %. Le Centre Patronal souhaite que 10 % de l'impôt sur les huiles minérales aillent désormais dans le FIF plutôt que dans les caisses fédérales, comme c'est actuellement le cas.
- Impôt sur les bénéficiaires des entreprises : le PS et le SEV demandent un relèvement de 8,5 à 9,1 %.
- Versement transport : USS, IniAlpes, SEV.
- Augmentation générale des ressources fédérales : CentrePatronal, IniAlpes.
- Indexation des ressources fédérales globales sur la croissance réelle de la mobilité et sur l'inflation : PLR.
- Financement spécifique du trafic ferroviaire par les ressources fédérales : à hauteur de 300 millions de francs : PDC.
- RPLP pour les véhicules de livraison : IniAlpes.
- Bourse du transit alpin : IniAlpes.

Financement accru par les utilisateurs

Le PS demande l'examen d'un Mobility Pricing sur le long terme. Le PLR et l'UDC renvoient au principe de causalité. La Société Suisse des Entrepreneurs souhaite que les usagers des TP soient davantage mis à contribution, mais pas ceux du TIM ni l'industrie des transports. Le CentrePatronal demande une hausse du prix du sillon, et l'Union pétrolière abonde dans son sens.



### Contribution des cantons

Les Verts demandent une réduction des versements RPLP aux cantons, les Vert'libéraux une renonciation à la déductibilité des frais de transport au niveau des cantons.

### Contribution de l'UE

Demande du SAB.

### Réduction des coûts

Gains d'efficacité (PLR, PS – mais pas au détriment des conditions de travail), Verts (optimisation des projets mais pas sur le dos des collaborateurs), SAB, CentrePatronal (optimisation des CFF), Union pétrolière. A cet égard, le SAB fait remarquer à l'autorité de tutelle que les CFF bénéficient d'allègements légaux dans des domaines tels que la conservation des monuments historiques, les procédures douanières ou les obligations de responsabilité civile pour les détenteurs de wagons.

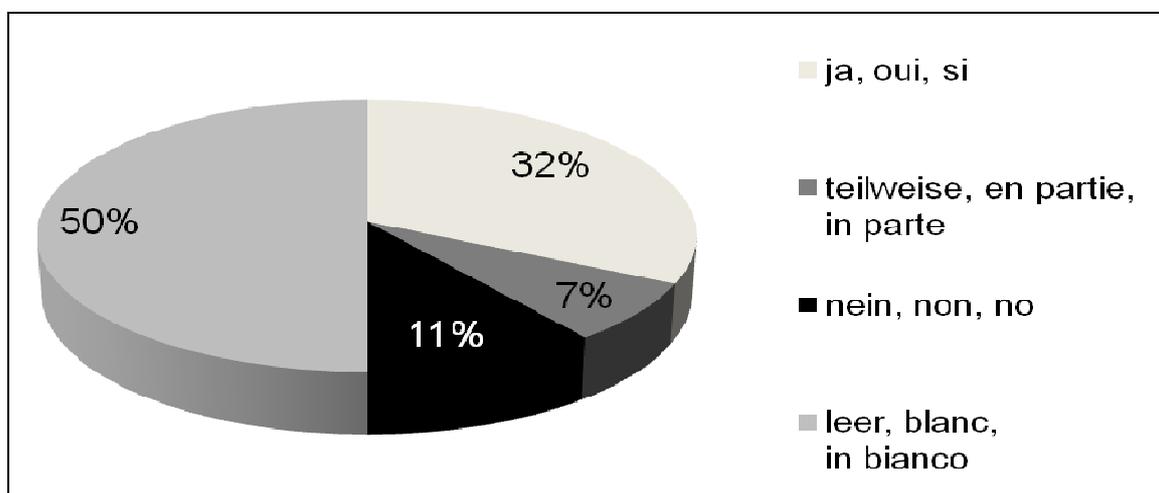


## Question 4 : Répercussions sur les cantons ?

a) Etes-vous d'accord que le nouveau FIF serve aussi à financer l'intégralité de projets d'aménagement destinés avant tout au trafic d'agglomération, sachant que cela contribuera indirectement à soulager les finances cantonales ?

### Tendance générale

Sur les 62 réponses à cette question, la majorité (40) est favorable à un financement des projets d'agglomération par le biais du FIF. Une minorité n'est qu'en partie d'accord (9) ou rejette (13) un financement de projets de cette nature et renvoie au fonds d'infrastructure existant et à la participation des cantons qu'il prévoit.



### En détail

40 participants au total ont répondu **OUI**, à savoir 12 cantons (BE, LU, GL, ZG, FR, SO, BL, TI, VD, NE, GE, JU), 3 partis (PS, PDC, Vert'libéraux), 3 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS, Travail.suisse), 13 organisations consultées et 9 autres intervenants.

Les réponses positives sont notamment justifiées par le fait que l'utilisation de ces infrastructures est souvent mixte (LU, BL) et qu'il convient de considérer/soulager le réseau dans son ensemble (PS, BLS, ATE, comité du Loetschberg, KÖVNWCH). Les Vert'libéraux soulignent que cela est nécessaire pour garantir la cohérence entre les projets d'agglomération et ceux de trafic longues distances. Quelques participants (BE, FR, GE, Litra, WWF, ATE, Ouestrail, AllianceInTP) demandent une meilleure définition des interfaces entre le FIF et le fonds d'infrastructure. L'UTP trouve que la différenciation est arbitraire dans la pratique et qu'il convient pour tous les projets de s'appuyer en premier lieu sur le rapport coût/efficacité. SO ne considère pas que les contributions au FIF vont permettre un allègement et estime envisageable de poursuivre le modèle actuel sans contributions au FIF. Pour NE, il convient également d'adapter le financement des chemins de fer privés. De son côté, economiesuisse préconise une compensation du soulagement financier, c'est-à-dire pour des baisses



d'impôts. L'IniAlpes pointe le besoin de capacités dans les agglomérations, y compris en matière de fret. Pour le CDS, enfin, les cantons doivent participer au financement selon une clé de répartition adéquate.

9 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord : la CTP, 3 cantons (GR, AG, VS), 1 parti (Verts), 1 association faîtière de l'économie (CentrePatronal), 2 organisations (Union pétrolière, CFF) et 1 autre intervenant (Ass.rout.VD).

L'Union pétrolière estime judicieux de considérer les choses dans leur ensemble. La CTP, les Verts et l'Union pétrolière regrettent notamment la délimitation floue entre le FIF et le fonds d'infrastructure. La CTP craint des problèmes de coordination et note que les cantons seront peut-être plus enclins à contribuer au fonds d'infrastructure pour des projets donnés qu'à verser des montants forfaitaires destinés au FIF. Dans le même ordre d'idées, GR et AG préféreraient des contributions cantonales à des projets d'aménagements du trafic régional concrets et soumis à des règles claires plutôt que des versements dans le FIF. Les Verts n'approuvent une réglementation de ce type que dans le cas d'agglomérations denses et pour autant qu'elle soit porteuse d'avantages pour l'ensemble du réseau. Le CentrePatronal et l'Union pétrolière demandent que les cantons continuent à contribuer, autrement dit que l'allègement soit compensé par des contributions dans le FIF. Enfin, pour les CFF, les projets d'agglomération doivent répondre à des critères précis tels que la suppression de goulets d'étranglement, l'utilité pour les clients ou la rentabilité.

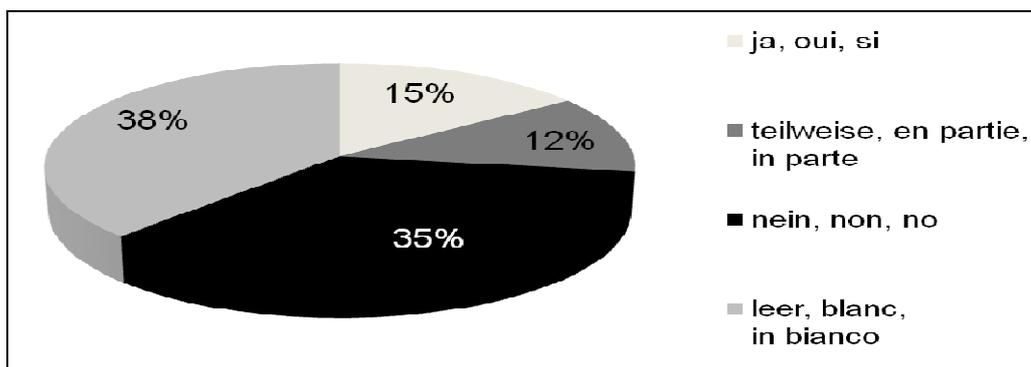
13 participants ont répondu **NON**, à savoir 2 cantons (UR, SZ), 1 parti (PLR), 4 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, Union des villes, SAB, StädteallianzÖVOZCH), 5 organisations (VAP, CITraP, auto-suisse, FRS, ACS) et 1 autre intervenant (comité Pro Wisenberg). Le principal motif de rejet tient au fait que le fonds d'infrastructure sert en premier lieu au financement de projets liés au trafic d'agglomération (UR, PLR, Union des communes, SAB, ACS, CITraP, FRS, VAP, auto-suisse, comité Pro Wisenberg). De rares participants proposent de renforcer le fonds d'infrastructure et de le garantir sur le long terme (Union des villes, StädteallianzÖVOZCH). Et SZ plaide pour la poursuite d'un financement mixte selon des critères précis.



## b) Etes-vous d'accord que les cantons versent une contribution d'environ 300 millions de francs par année dans le FIF ?

### Tendance générale

Sur 77 prises de position, 19 se soldent par un OUI, 15 par un accord EN PARTIE et 43 par un NON. Au total, les opposants l'emportent sur le total de ceux qui y sont favorables ou partiellement favorables. Le rejet par les cantons et les partis tient essentiellement à l'absence de droit de regard.



### En détail

Sur cette question, voir également le dépouillement des questions 3c<sup>3</sup> et 4c.

19 participants ont répondu **OUI**, à savoir 1 parti (PDC), 3 associations faitières de l'économie (economiesuisse, Travail.Suisse, CentrePatronal), 7 organisations et 8 autres intervenants.

Le PDC demande une consultation préalable des cantons (avant le message), le CentrePatronal et divers autres intervenants une codécision des cantons et un rattachement à des projets concrets. L'IniAlpes considère qu'une contribution des cantons est en tant que telle concevable mais qu'il conviendrait toutefois de trouver une solution dans le cadre de la RPT. Le BLS et le SOB voient cela dans le cadre de la reprise du financement de l'infrastructure des chemins de fer privés par la Confédération, le RhB dans le cadre des participations existantes et de la garantie d'un certain droit de regard. Pour Infra, une clarification avec les cantons doit dépendre des prestations du FIF pour les cantons et agglomérations.

15 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord : 1 canton (NE), 1 association faitière des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes), 1 association faitière de l'économie (USS), 9 organisations et 3 autres intervenants.

La FRS, l'ACS et auto-suisse sont d'accord à condition que les cantons le soient aussi et que l'ensemble soit compatible avec la RPT. Le comité Pro Wisenberg veut connaître l'utilité qui en découle et demande que les cantons puissent donner leur avis. Différents participants demandent une participation plus importante de la Confédération. NE demande ainsi une répartition à hauteur de 150 millions de francs chacun. L'Union des villes souhaite un engagement financier plus fort de la part de



la Confédération et un droit de regard intégrant le niveau communal. La FRC et acsi demandent une baisse de la contribution cantonale et une hausse de celle de la Confédération. L'ATE, le WWF, Pro Natura et l'AllianceInTP demandent eux aussi un renforcement de la contribution fédérale. La Litra plaide pour des négociations en ce sens.

43 participants ont répondu **NON**, à savoir la CTP, 23 cantons (tous sauf NE, BS et SH, ces deux derniers ne s'étant pas prononcés), 4 partis (PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, SAB, Städte-AllianzÖVOZCH), 1 association faïtière de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs), 5 organisations et 6 autres intervenants.

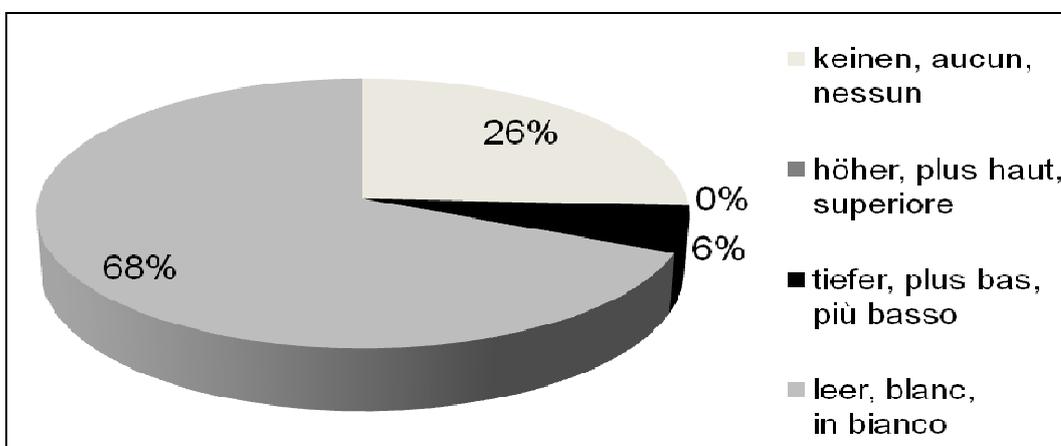
StädteallianzÖVOZCH, LU, SZ, GL, ZG, la FER, la CITraP et plusieurs groupements d'intérêts de Suisse centrale (comité Tiefbahnhof, LuzernPlus, IHK Zentralschweiz) penchent plutôt pour des contributions par projet ou pour un cofinancement d'aménagements dans les agglomérations, et ce, d'après la FER, sans arrêter de montant fixe. TG accepterait le financement commun de projets dans le cas d'aménagements de RER ou de TRV sur la base de règles claires. FR estime le montant trop élevé, ZG et le PLR ne veulent pas de montant général et GE et BL regrettent l'absence de droit de codécision pour les cantons. Le PS craint qu'une redistribution des moyens des cantons n'ait des conséquences négatives sur le système de TP dans son ensemble. Pour les Vert'libéraux, les cantons supportent déjà des coûts élevés, et un cofinancement cantonal ne serait envisageable qu'avec un droit de regard ancré dans la loi. En lieu et place, les Verts demandent une réduction de la part des cantons dans les recettes RPLP (450 millions de francs actuellement).



### c) Si tel n'est pas le cas : les cantons devraient-ils verser une contribution plus basse, plus élevée ou ne verser aucune contribution ?

#### Tendance générale

Sur les 39 prises de position reçues à propos de cette question, 32 s'opposent à une contribution et 7 sont en faveur d'une contribution moindre. Les cantons sont, à une exception près, hostiles à une contribution, à plus forte raison si elle est forfaitaire. De rares prises de position d'autres participants proposent une contribution plus faible ou des alternatives. Et personne ne se prononce en faveur d'une contribution plus élevée des cantons.



#### En détail

A ce propos, voir également le dépouillement des questions 3c<sup>3</sup> et 4b.

32 participants se sont prononcés **CONTRE TOUTE** contribution, dont 21 cantons (tous sauf SH, AI, SG, BL, qui n'ont pas donné leur avis), 2 partis (PLR, Vert'libéraux), 2 associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, SAB), 5 organisations (Poste, CITraP, Pro Bahn, SEV, comité du Loetschberg) et la FER.

Le PLR et le SAB estiment que les cantons paient déjà pour le trafic local et régional et que les principes de la RPT ne sauraient être remis en question. UR pense également que cela remettrait en question le bilan global de la RPT. BE demande qu'aucune surcharge ne soit imposée aux cantons et qu'un droit de regard substantiel leur soit garanti. Pour FR, cela ne saurait être une option qu'en cas d'intégration du financement des chemins de fer privés. BL et AG sont opposés à tout montant forfaitaire. VD se prononce pour un cofinancement des infrastructures en matière de TRV. VS estime qu'il ne doit y avoir aucune contribution au moins pendant les 5 premières années. Et le comité du Loetschberg demande l'instauration d'un droit de regard.

7 participants plaident pour un montant **PLUS BAS** : 1 canton (NE), 3 organisations (FRC, Litra, UTP) et 3 autres intervenants (RhB, Oustrail, asci). La Litra articule une somme de 200 millions de francs, l'UTP de 150 millions et Oustrail de 100 millions.



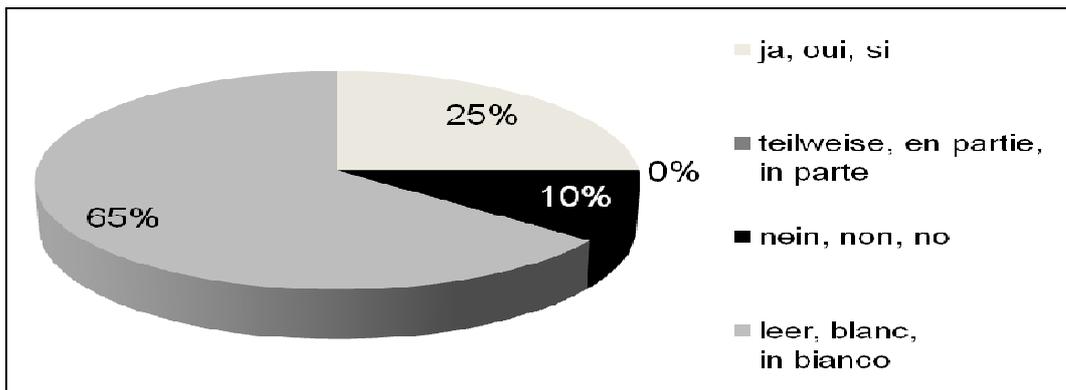
Aucun participant ne s'est prononcé en faveur d'un montant **PLUS ELEVE**.

Plusieurs participants ne se sont pas clairement positionnés à propos de cette question mais ont tout de même fait part de leurs réflexions. Pour le PS, l'important est que la contribution de la Confédération soit adaptée. Les Verts font remarquer que la proposition de réduction de la part des cantons dans la RPLP permet d'atteindre le même montant. L'USS indique une nouvelle fois que l'ampleur des contributions est à négocier avec les cantons. Et la FRS, auto-suisse et l'ACS plaident en faveur d'une contribution qui soit fonction de l'intérêt retiré.

#### d) Etes-vous d'accord que la contribution des cantons soit fixée en fonction d'une certaine clé de répartition ?

##### Tendance générale

Sur les 44 participants s'étant exprimés concrètement sur la question, 31 sont pour et 13 contre. Parmi les cantons qui ont répondu à la question, une majorité se prononce contre une clé, et une minorité peut en envisager une.



##### En détail

31 participants ont répondu **OUI**, à savoir 5 cantons (FR, SO, GR, VS, NE), 1 parti (Vert'libéraux), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes), les 4 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS, Travail.suisse, CentrePatronal), 12 organisations et 8 autres intervenants.

economiesuisse souligne que les cantons et les communes sont aussi des bénéficiaires. Pour GR, disposer d'une clé concrète est la base de toute discussion politique. VS demande une discussion préalable entre les cantons et la Confédération. L'ACS plaide pour une contribution qui soit fonction de l'utilité retirée. Selon le SEV, si la mesure est inévitable, alors il faut utiliser une clé bien définie. Et la FER estime qu'une clé n'est nécessaire que si les prétentions des cantons l'exigent.

13 participants ont répondu **NON** : 9 cantons (ZH, LU, SZ, GL, ZG, BL, TG, VD, GE), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (StädteallianzVOZCH), 2 organisations et 1 autre intervenant.



Aucun participant ne s'est déclaré **EN PARTIE** d'accord.

### e) A votre avis, quelle clé de répartition tiendrait le mieux compte du bénéfice retiré par les cantons ?

#### Tendance générale

Du fait du rejet par principe d'une contribution forfaitaire, cette question n'a suscité que peu de réponses (50), dont 14 émises par des cantons. Nombreux sont ceux qui demandent la fixation d'une clé en concertation avec les cantons. Les propositions de clé sont des plus variées, mais celles liées au nombre d'habitants et à la longueur des trajets sont celles qui récoltent le plus de suffrages.

#### En détail

Les clés présentées sont jugées peu adaptées par certains (PS, CTP, SZ, AG, GR). D'autres (BE, VS, FR, PS, Union des villes, USS, SEV, Transfair, RhB, Ouestrail) demandent que la clé soit fixée en accord avec les cantons. L'UTP souhaite que la clé retenue soit celle qui aura reçu le plus de suffrages de la part des cantons. D'aucuns appellent une solution simple et pragmatique. L'Union pétrolière et la FER souhaitent une clé qui fasse la part belle à l'utilité retirée, mais, à l'inverse, le PS estime qu'il est difficile de mesurer cette dernière. Les Vert'libéraux demandent que soient pris en compte les intérêts des régions périphériques et des centres.

Ci-dessous, les commentaires des participants sur les clés proposées lors de la consultation.

- Nombre d'habitants : ZG, GR, CentrePatronal, ass.rout.VD, le MGB, l'IniAlpes, la FRS, l'ACS et auto-suisse se sont prononcés en faveur de cette clé. L'IniAlpes estime toutefois que le nombre de pendulaires sortant de leur canton doit être pris en compte dans la mesure où ceux-ci utilisent les infrastructures extra-cantoniales dans les agglomérations. Les UmweltfreisinnigenSG se prononcent, eux, contre cette suggestion. Et NE préférerait que soit prise en compte la densité de la population.
- Tronçons-kilomètres : Cette clé a la préférence de GR, de NE, du MGB, de la FRS, de l'ACS et d'auto-suisse.
- Arrêts ferroviaires : ZG approuve cette clé. Pour SH, les données contenues dans le message sont peu claires.
- Départs de trains : economiesuisse est en faveur de cette clé.
- Emplois : Les UmweltfreisinnigenSG sont opposés à cette clé.
- Contributions en fonction de l'implication dans les projets (contributions spécifiques aux projets) : Cette clé remporte l'adhésion de l'ACS, de la FRS, d'auto-suisse et d'Aktion für Freiheit und Verantwortung.
- Autres propositions :
  - NE : qualité des raccordements (notamment des raccordements longues distances non indemnisés) ;

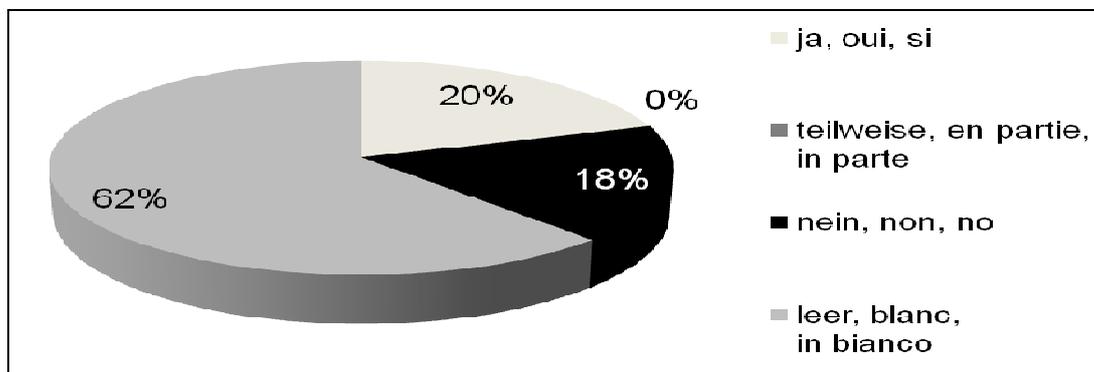


- economiesuisse : montant des coûts d'exploitation et de maintenance par canton, plus, le cas échéant, rapidité des liaisons.
- SO : critères liés aux projets en matière de trafic régional ;
- Verts : redistribution des recettes RPLP, c'est-à-dire une clé de répartition RPLP conformément à l'art. 19 al. 4 (loi sur la RPLP).
- FRC et acsi : dans l'intérêt des cantons périphériques, évaluation de la plus-value sur le bâti ayant ces derniers temps bénéficié de l'amélioration des TP ;
- Pro Bahn : deux propositions reposant sur divers critères et incitations en termes d'offre, de potentiel et d'utilité ;
- CFF : prise en compte des coûts subséquents à l'infrastructure et des offres commandées et préférence pour la variante 5, qui consiste à relever le taux cible de couverture des coûts pour l'infrastructure ;
- CDS : clé reposant sur le principe de causalité ;
- RhB : prise en compte de la capacité financière ; nécessité de trouver un règlement avec les cantons sur la base de la contribution actuelle ;
- UmweltfreisinnigenSG : mélange de 4 variantes, à définir en étroite collaboration avec les cantons.

#### f) Etes-vous d'accord que la déduction forfaitaire des frais de transport soit limitée à l'impôt fédéral direct ?

##### Tendance générale

47 intervenants ont répondu à cette question. Les partisans (25) d'une limitation à l'impôt fédéral direct et les opposants (22) à cette limitation s'équilibrent dans toutes les catégories. Les premiers concernés (cantons) se prononcent majoritairement pour une limitation de la déduction forfaitaire des frais de transport à l'impôt fédéral direct, tandis qu'une minorité est en faveur d'une solution harmonisée Confédération/cantons.



##### En détail

25 participants ont répondu **OUI**, à savoir 10 cantons (GL, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VS, NE, JU), 2 associations faitières de l'économie (economiesuisse, Travail.suisse), 8 organisations et 5 autres intervenants.



Selon GR, NE, TI, le RhB, le MGB, Infra et l'UTP, il convient de respecter les prérogatives fiscales des cantons. Travail.suisse estime qu'il faut étudier une adaptation des systèmes fiscaux cantonaux dans le but de garantir une égalité de traitement à tous les pendulaires et que, le cas échéant, une affectation obligatoire des moyens supplémentaires alloués aux TP serait souhaitable. economiesuisse refuse par principe toute déduction forfaitaire, mais pour le cas où elle serait mise en place, souhaite qu'elle soit limitée à l'impôt fédéral direct.

22 participants ont répondu **NON** : 4 cantons (BE, SZ, ZG, VD), la CTP, 2 partis (Verts, Vert'libéraux), 2 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes, Association des communes), 9 organisations et 4 autres intervenants.

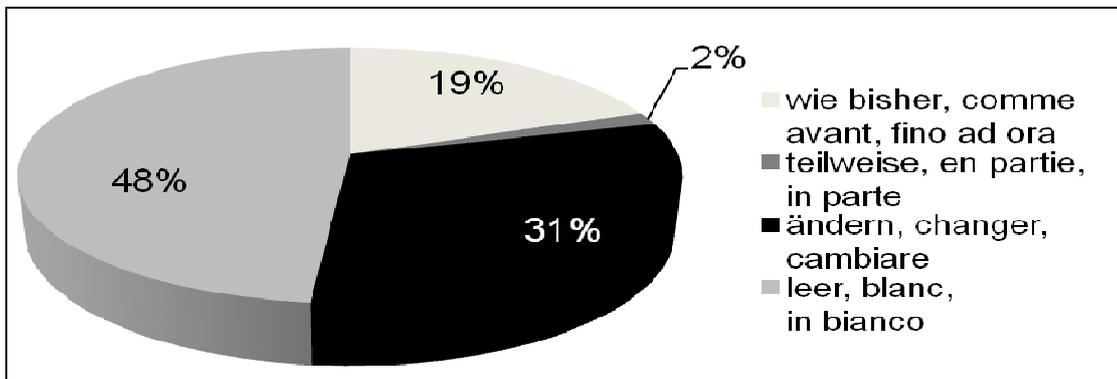
Plusieurs participants (Union des villes, BLS, SOB, comité du Loetschberg, acsi, AlliancelniTP, UmweltfreisinnigeSG) estiment que le passage à une déduction forfaitaire au niveau des impôts cantonaux serait également souhaitable. La CITraP prône la fixation d'une limite supérieure stricte pour ce qui est des cantons. Les Vert'libéraux souhaitent l'abandon de la déduction des frais de transport au niveau cantonal. D'autres (FRC, SKS, ATE, WWF et Pro Natura) pensent que les cantons devraient eux aussi avoir cette possibilité. BE ne tient pas forcément à cette limitation et étudie une réglementation de ce type pour les impôts cantonaux. La CTP ne pense pas que la mise en pratique soit garantie et y voit une contradiction avec l'harmonisation fiscale. SZ se prononce le cas échéant pour une réglementation unifiée, et ZG estime également qu'il convient d'éviter toute multiplication des méthodes. Les Verts sont d'une manière générale en faveur d'une suppression des avantages fiscaux accordés aux comportements portant atteinte à l'environnement. Et pour l'IniAlpes, l'application de la déduction forfaitaire aux impôts cantonaux permettrait de moins favoriser la mobilité des pendulaires.



**g) Le financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire des chemins de fer privés – à l'exception de l'infrastructure d'importance nationale – doit-il continuer d'être conjointement assuré par la Confédération et les cantons (réglementation actuelle / réglementation FAIF) ou devrait-il dorénavant relever entièrement du FIF ?**

### Tendance générale

La majorité des participants (40 sur 64) et la majorité des cantons se prononcent en faveur ou partiellement en faveur d'une modification et, partant, d'une reprise du financement des chemins de fer privés par la Confédération ou d'une variante correspondante dans le FAIF, notamment dans le but de garantir une égalité de traitement entre les infrastructures des CFF et celles des chemins de fer privés. La minorité (24) est pour le maintien de la solution actuelle, soit la poursuite d'un financement conjoint Confédération/cantons, notamment au nom de la subsidiarité et du droit de regard.



### En détail

24 participants se prononcent en faveur de la conservation du système actuel (**COMME AVANT**), à savoir 6 cantons (BE, LU, GL, ZG, VD, VS), 2 partis (PDC, Vert'libéraux), 2 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne consultées (Association des communes, SAB), 3 associations faîtières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, Travail.Suisse, CentrePatronal), 7 organisations consultées et 4 autres intervenants.

Divers intervenants (LU, SAB, CITraP, Transfair, FER) plaident pour le maintien du système actuel car il a déjà fait ses preuves. Nombreux sont ceux qui craignent qu'une modification ne se traduise par un recul sur le plan de la participation et des responsabilités. Le CentrePatronal renvoie, lui, aux expériences négatives faites avec la route. La Société Suisse des Entrepreneurs et Infra refusent que cette question soit réglée par le FAIF en précisant qu'il convient de ne pas faire courir de risques inutiles au message. BE et VS estiment qu'un financement conjoint reste indiqué, du moins pour les petites lignes de chemins de fer privées sans trafic longues distances ni fret, et que cette problématique doit faire l'objet d'un message ultérieur. La VAP demande la création à moyen terme d'une société indépendante dédiée à l'infrastructure pour les réseaux à voie normale. Aux yeux de l'ACS, d'auto-suisse et de la FRS, la construction, l'aménagement et la maintenance doivent être



financés conjointement alors que l'exploitation et l'entretien doivent être financés par les utilisateurs (trafic de voyageurs et fret).

2 cantons (SZ, AG) se disent favorables à une solution **MIXTE** modification/statu quo. Ceux-ci jugent pleine de sens une variante du FAIF avec financement fédéral intégral des réseaux de chemins de fer privés.

38 participants sont en faveur d'une **MODIFICATION** du système : la CTP, 12 cantons (UR, FR, SO, BL, AR, AI, SG, GR, TI, TG, NE, JU), 3 partis (PLR, PS, Verts), 1 association faîtière de l'économie (USS), 13 organisations et 8 autres intervenants.

L'USS estime que le financement de l'infrastructure ferroviaire est clairement du ressort de la Confédération. L'UTP demande la mise sur pied d'une harmonisation complète à titre de base pour une réorganisation du paysage ferroviaire avec participation de la CTP et de la branche. Bon nombre d'autres participants (UR, BL, AI, SG, GR, TG, NE, SO, IniAlpes, Verts, BLS, FRC, SEV, Litra, ATE, WWF, Pro Bahn, SKS, Pro Natura, comité du Loetschberg, RBS, zb, SOB, RhB, MGB, AllianceInITP et acsi) souhaitent que la question soit traitée dans le cadre du message FAIF et justifient leur position par la nécessité d'une égalité de traitement entre les infrastructures des CFF et celles des chemins de fer privés. Certains (FR, AR, TI, JU, Ouestrail, CTP) jugent nécessaire une solution impliquant un financement intégral du réseau ferroviaire par la Confédération, que ce soit dans le cadre de FAIF ou d'un message ultérieur. Le PLR, le PS et le CDS demandent une fusion des réseaux ferroviaires à voie normale et le financement global des réseaux ferrés par le FIF. Le PS et le CDS demandent à cette fin que les cantons contribuent au FIF.

#### **Remarques générales faites par les cantons**

Différents cantons (ZH, BE, AR, SG, NE) estiment que les cantons doivent pouvoir continuer à participer activement à la planification et au développement des transports publics et que la Confédération ne dispose d'aucune souveraineté exclusive en matière de planification. Les plateformes régionales d'offre chemins de fer – cantons – Confédération ont fait leurs preuves. Les interfaces trafic RER / répartition fine doivent être prises en compte. Pour finir, d'autres (dont SZ) soulignent encore une fois que la Confédération ne fait aujourd'hui pas totalement face à ses obligations de financement en matière de transport régional.

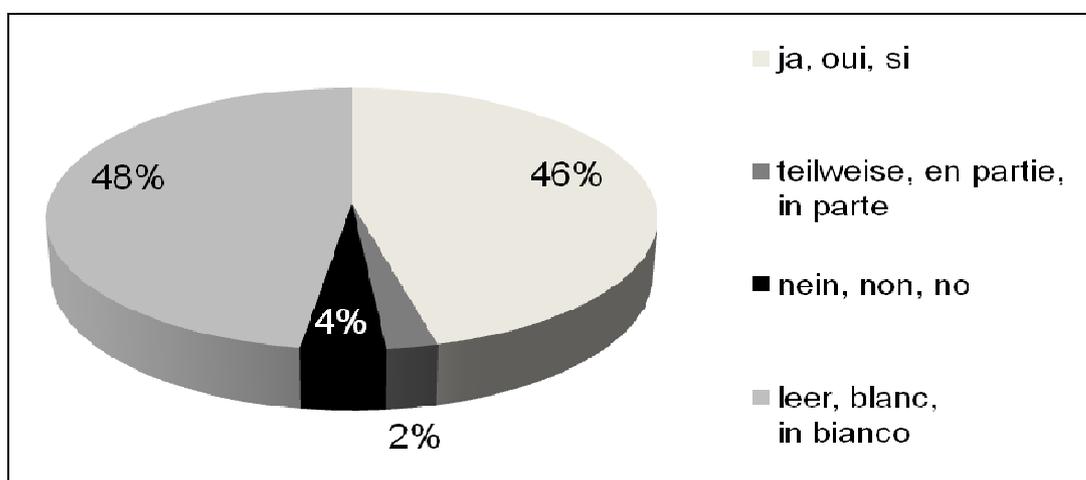


## Question 5 : Que pensez-vous du préfinancement et du cofinancement par les cantons ?

### a) Etes-vous d'accord que les cantons puissent, à certaines conditions, préfinancer certains projets ?

#### Tendance générale

La grande majorité de ceux ayant répondu à cette question (60 sur 65) sont totalement ou en partie d'accord pour que les cantons puissent, à certaines conditions, préfinancer certains projets. Et cela vaut tant pour les premiers concernés (les cantons) que pour les autres participants à la consultation.



#### En détail

57 participants ont répondu **OUI**, à savoir 15 cantons (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, SO, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, 5 partis (PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 2 associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes, SAB), 4 associations faitières de l'économie (economiesuisse, Société Suisse des Entrepreneurs, Travail.Suisse, CentrePatronal), 15 organisations consultées et 15 autres intervenants.

Certains demandent des règles du jeu claires en matière de préfinancement (UR, SZ, GR, AG, CTP, PLR, PS, SAB, Union pétrolière, ATE). La CTP insiste sur le fait qu'un préfinancement ne doit en rien changer les priorités de la Confédération et plaide, tout comme ZG, pour un élargissement (art. 58c, LCdF) aux projets jugés urgents dans le cadre de PRODES. La VAP pense que les conditions régissant le cofinancement doivent s'appliquer par analogie au préfinancement. Transfair juge que la souveraineté en matière de planification doit rester à la Confédération. De même, les CFF ne veulent un préfinancement que pour les projets convenus avec la Confédération et susceptibles d'être rentables. economiesuisse demande pour sa part qu'il n'y ait aucun transfert de priorité au profit d'infrastructures moins rentables. Pour l'Union des villes, Ouestrail et le comité du Loetschberg, un préfinancement ne se justifie que dans des cas exceptionnels. Aux yeux de l'Union pétrolière, il



convient de vérifier qu'il n'en découlera aucun préjudice. Le PS demande que les préfinancements soient exclusivement ponctuels et qu'ils se fassent selon des critères restrictifs et non dans le but de permettre à la Confédération de faire des économies. Le PDC demande des solutions en faveur des cantons moins bien lotis financièrement. VD estime que les coûts de planification doivent être intégrés dans la planification de la Confédération. Le SOB exprime des réserves en indiquant qu'il craint que les besoins du trafic marchandises soient insuffisamment pris en compte et que cela ouvre la porte à des solutions non optimales. Le MGB se prononce en faveur du préfinancement, mais à condition que cela ne se fasse pas au détriment des moyens dévolus à la maintenance. Pour KöVZCH, il ne peut être envisagé que pour les infrastructures du trafic régional.

3 participants se sont déclarés **EN PARTIE** d'accord, à savoir 1 association faîtière de l'économie (USS) et deux organisations (IniAlpes, BLS). L'USS est plutôt sceptique. Le BLS exprime des réserves et considère qu'il serait dangereux que le privilège de planification de la Confédération se démantèle, que le fret soit insuffisamment pris en compte et que la Confédération se soustraie insidieusement à ses responsabilités de financement.

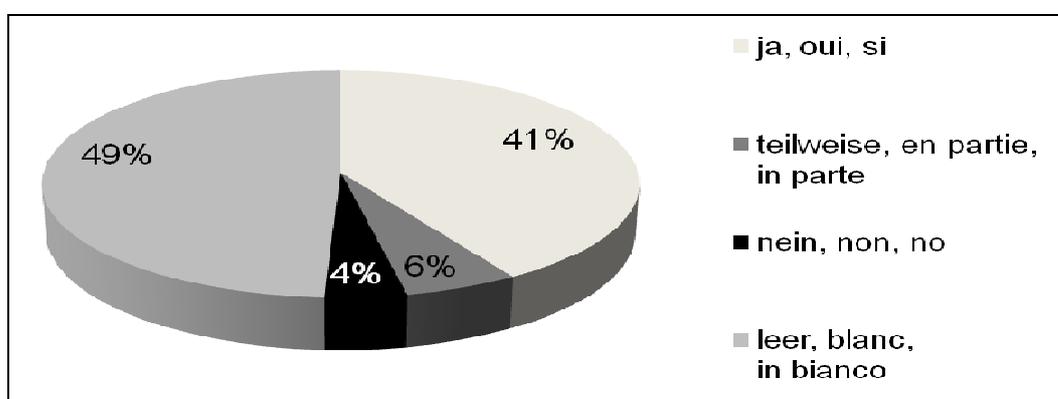
5 participants ont répondu **NON** : 2 cantons (FR, BL) et 3 organisations. BL rejette l'idée d'un préfinancement aux motifs que l'infrastructure ferroviaire est un système qu'il convient de développer dans son ensemble et que c'est à la Confédération de définir la réalisation des mesures infrastructurelles nationales en tenant compte de leur intérêt pour le système dans son ensemble. De plus, les cantons financièrement puissants pourraient indirectement, via leur préfinancement, influencer l'attribution des fonds fédéraux dans la mesure où, au travers d'infrastructures préfinancées, ils seraient à même de modifier le ratio coût/bénéfice d'autres projets. L'ACS, la FRS et auto-suisse craignent eux aussi des distorsions peu souhaitables.



## b) Etes-vous d'accord que les cantons puissent, à certaines conditions, cofinancer certains projets?

### Tendance générale

La grande majorité de ceux ayant répondu à cette question (51 sur 63) sont totalement ou en partie d'accord pour que les cantons puissent, à certaines conditions, cofinancer certains projets. Et la majorité des cantons s'étant exprimés ont également répondu OUI. Ceux qui ont répondu NON (5) mettent en avant un double financement sous la forme d'un forfait au sein du FIF et de contributions liées à des projets.



### En détail

51 participants ont répondu **OUI**, à savoir 9 cantons (BE, LU, UR, GL, ZG, VD, VS, NE, JU), 5 partis (PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (SAB), 4 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, Société Suisse des Entrepreneurs, Travail.Suisse, CentrePatronal), 18 organisations et 14 autres intervenants.

Les participants avancent des remarques similaires à celles faites pour le préfinancement. Le PS n'approuve ainsi que les cofinancements ponctuels et n'ayant pas pour but de permettre à la Confédération de faire des économies. D'autres (SAB, AllianceInTP, acsi et FRC) demandent des règles du jeu claires. economiesuisse envisage le cofinancement sous l'angle du principe du bénéficiaire. Pour Transfair, le privilège de planification doit rester à la Confédération, et l'Union pétrolière estime qu'il convient de s'assurer que cela ne va pas entraîner un quelconque préjudice. Les CFF ne veulent un cofinancement que pour les projets convenus avec la Confédération et susceptibles d'être rentables. Aux yeux du CDS, les projets ne doivent pas aller à l'encontre de PRODES. Pour Pro Natura, cette question dépend de la participation des cantons au FIF. D'autres n'acceptent un cofinancement que dans des cas exceptionnels (comité du Loetschberg), pour accélérer des projets déjà prévus (Pro Natura), sous certaines conditions en faveur des projets TRV (ATE, AllianceInTP) ou pour autant que soient prises en compte les différences en termes de puissance financière (UmweltfreisinnigenSG). Le SOB exprime des réserves en indiquant qu'il craint que les besoins du trafic marchandises soient insuffisamment pris en compte et que cela ouvre la



porte à des solutions non optimales. Plusieurs groupements d'intérêts de Suisse centrale citent en exemple le cofinancement de la gare souterraine de Lucerne par les cantons de Suisse centrale.

7 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord, à savoir 5 cantons (SZ, SO, GR, AG, TI) et 2 organisations (IniAlpes, BLS).

Les cantons sont opposés à un double financement (FIF et contributions à des projets) mais seraient favorables à des contributions par projet si les contributions au FIF étaient supprimées. Le BLS exprime des réserves et considère qu'il serait dangereux que du fait du cofinancement, le privilège de planification de la Confédération se démantèle, le fret soit insuffisamment pris en compte et la Confédération se soustraie insidieusement à ses responsabilités de financement.

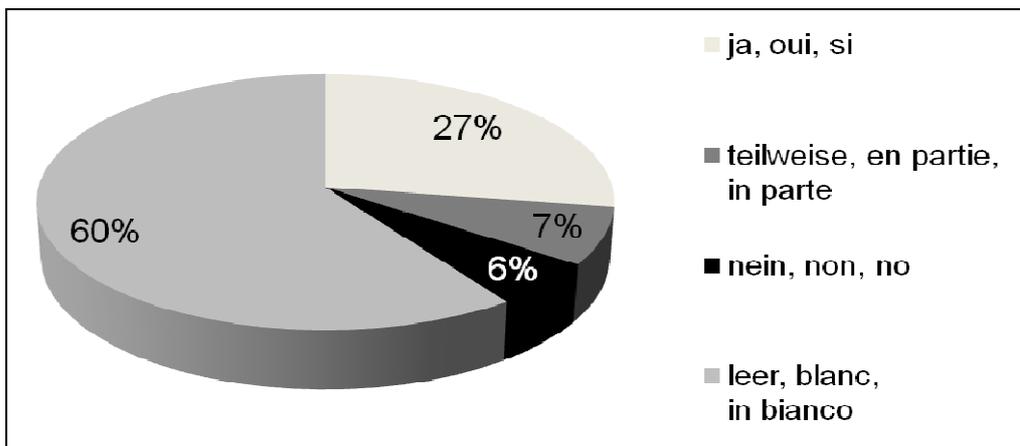
5 participants ont répondu **NON** : la CTP, 3 cantons (FR, BL, GE) et 1 association faîtière de l'économie (USS).

La CTP et GE ne veulent pas d'un double financement par les cantons ni d'une inégalité de traitement entre les cantons et souhaitent une délimitation claire avec les projets relevant du fonds d'infrastructure. Ils sont prêts à accepter une obligation de cofinancement s'il n'est plus nécessaire de contribuer de manière forfaitaire au FIF. Pour FR, cela va à l'encontre des objectifs du fonds, et BL déplore l'absence de critères clairs.

### c) Etes-vous d'accord avec les conditions décrites?

#### Tendance générale

La grande majorité de ceux qui ont répondu à cette question (43 sur 50) se déclarent d'accord ou en partie d'accord avec les conditions décrites.



#### En détail

34 participants ont répondu **OUI**, à savoir 6 cantons (UR, GL, ZG, VD, NE, JU), 5 partis (PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne



(SAB), 3 associations faïtières de l'économie (economiesuisse, Travail.Suisse, CentrePatronal), 11 organisations et 8 autres intervenants.

Les participants émettent des remarques très variées à propos de cette question. Le SAB demande des conditions identiques pour le préfinancement et le cofinancement. Les Vert'libéraux jugent les conditions plutôt restrictives, le PS demande en revanche qu'elles le soient davantage, et le WWF et les Verts plaident pour le strict respect des conditions posées. L'UTP et GL soutiennent le prélèvement d'intérêts sur les avances au détriment des cantons. NE demande une égalité de traitement pour ce qui est des intérêts, une durée limitée et un remboursement arrêté dans le cadre d'un accord. L'IniAlpes estime que les cantons doivent supporter eux-mêmes tous les surcoûts engendrés. Les CFF ne sont d'accord pour les deux que pour les projets convenus avec la Confédération et susceptibles d'être rentables. Pour l'ATE, une concertation avec les cantons s'impose. Les Verts pensent que le trafic longues distances et de fret doivent rester du ressort de la Confédération. Et le MGB estime que les conditions sont globalement bonnes et qu'il convient de conclure des accords spécifiques aux projets.

9 participants se sont déclarés **EN PARTIE** d'accord, à savoir 6 cantons (BE, SO, SZ, GR, AG, TI) et 3 organisations (BLS, Pro Natura, VAP).

BE estime que les termes mesures « supplémentaires » et « alternatives » doivent être précisés. La VAP est d'accord avec les conditions posées pour le cofinancement, mais estime qu'il convient d'éviter une surcharge non seulement de la Confédération mais aussi de l'exploitant de l'infrastructure et demande que les conditions posées pour le préfinancement soient alignées sur celles du cofinancement. Le BLS exprime des réserves et considère qu'il serait dangereux que le privilège de planification de la Confédération se démantèle, que le fret soit insuffisamment pris en compte et que la Confédération se soustraie insidieusement à ses responsabilités de financement.

7 participants ont répondu **NON** : 4 cantons (FR, BL, VS, GE) et 3 autres intervenants (KövZCH, Oustrail, FER).

Alors que la KövZCH demande que le préfinancement soit possible pour tous les projets prioritaires PRODES, Oustrail juge les conditions trop vagues et FR, GE et VS exigent des précisions quant à certains termes (« prestations facultatives »). Pour finir, la FER demande qu'en cas de retards, la Confédération paie des intérêts.



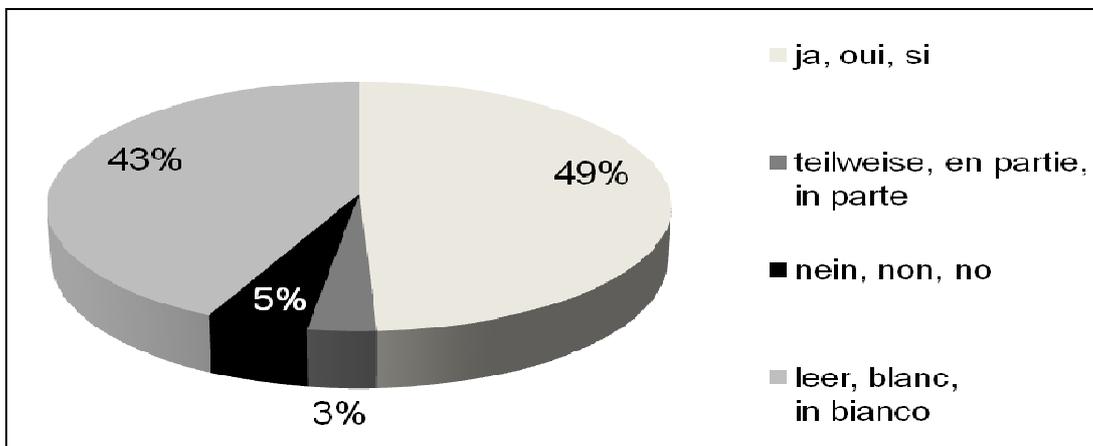
### 3.3 Questions sur l'aménagement de l'offre et de l'infrastructure

#### Question 6 : Comment évaluez-vous la perspective à long terme ?

a) Etes-vous d'accord avec le développement du réseau ferroviaire suisse en fonction des trois pôles « compléter le système des nœuds », « accroître les fréquences et les capacités » et « accroître la vitesse » ?

##### Tendance générale

La grande majorité des prises de position sur ce sujet (61 sur 71) approuvent les trois pôles « compléter le système des nœuds », « accroître les fréquences et les capacités » et « accroître la vitesse ». Bon nombre de participants à la consultation se plaignent toutefois d'une prise en compte insuffisante du trafic marchandises. Quelques-uns indiquent que le relèvement de la vitesse ne doit être un objectif que s'il permet une augmentation des capacités.



##### En détail

61 participants ont répondu **OUI**, à savoir 19 cantons (LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, 4 partis (PDC, PS, Verts, Vert'libéraux), 2 associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes, SAB), 5 associations faitières de l'économie (economiesuisse, USS, Travail.Suisse, Société Suisse des Entrepreneurs, CentrePatronal), 18 organisations et 12 autres intervenants.

Différents participants demandent une meilleure prise en compte du trafic marchandises (notamment l'Union pétrolière). La Litra demande que soient rajoutés les pôles « Meilleures conditions de production pour le transport de marchandises » et « Raccourcissement des temps de transport pour le transport de marchandises ». L'UTP demande également que soit ajoutée la mention suivante : « Les



principaux centres économiques, Genève comprise, doivent être reliés les uns aux autres par des sillons marchandises sûrs et en nombre suffisant ainsi qu'avec les centres industriels étrangers importants pour la Suisse et pertinents en matière de trafic de marchandises ». Le CDS estime qu'il faut des trains de fret plus rapides.

Certains participants se montrent critiques à l'égard du troisième point. C'est le cas du PS, qui indique qu'un simple relèvement de la vitesse ne saurait être un objectif en soi, et il est rejoint en cela par d'autres (Verts, ATE, SKS, AlliancesniTP), qui estiment qu'augmenter la vitesse n'a de sens que dans le but de renforcer les capacités. Les CFF pensent que, du point de vue des clients, le troisième objectif doit être « une réduction du temps de parcours ». SO, GR et AG notent que les relèvements de la vitesse qui s'imposent ont déjà été décidés dans le cadre de ZEB et qu'il convient désormais de les mettre en œuvre. Pour Travail.suisse, ce sont les capacités en termes de voyageurs et de fret qui sont clairement prioritaires. Aux yeux du comité du Loetschberg, « l'augmentation des capacités » passe avant la « vitesse ». Le comité du Gothard met lui aussi l'accent sur le maintien de capacités suffisantes sur l'ensemble d'un axe. A l'inverse, la FRC et l'acsi souhaitent une efficacité accrue au niveau des liaisons et un développement des infrastructures dédiées aux trains à grande vitesse.

economiesuisse est d'accord à condition qu'une rentabilité élevée puisse être atteinte en termes tant macroéconomiques que microéconomiques, et la FER demande une révision de la terminologie (« objectifs » en lieu et place de « pôles »).

D'autres remarques portent plus spécifiquement sur des régions ou des secteurs. UR demande par exemple que les lignes d'accès et les capacités entre les centres soient également prises en compte. OW et NW signalent un problème à Lucerne, qui est dépourvue de nœuds complets et où les lignes régionales de raccordement doivent être renforcées afin de garantir une meilleure stabilité des liaisons. Pour KöV Nordwestschweiz, il convient de mener à bien les phases d'aménagement annoncées ; l'association estime ainsi que le système ferroviaire dans le triangle Bâle – Berne – Zurich n'est qu'un pis-aller, tant au niveau des lignes que des nœuds. BL estime que la mise en œuvre est défailante depuis des années. TI juge les mesures insuffisantes. Le CentrePatronal et l'Ass.rout.VD estiment pour leur part que le projet SwissRapideExpress pourrait être financé par des fonds privés.

4 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord, à savoir 2 cantons (BE, FR), 1 parti (PLR) et 1 autre intervenant (Umweltfreisinnige SG).

Le PLR juge les avantages pour le fret peu clairs et le relèvement de la vitesse pas toujours justifié. Les Umweltfreisinnige SG demandent un relèvement de la capacité des sillons en matière de fret et un raccourcissement très prudent des intervalles de cadencement. BE indique que, dans le projet de territoire Suisse, la région de la capitale fédérale est classée dans la même catégorie que les espaces métropolitains et demande donc une réelle égalité de traitement. FR indique de son côté que des mesures de relèvement de la vitesse pourraient être nécessaires dans le but de garantir ou d'améliorer les liaisons.



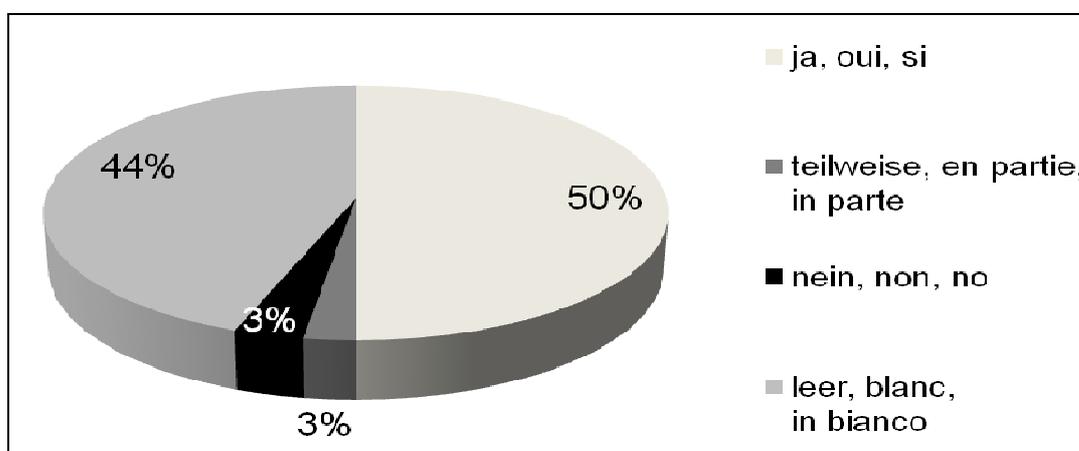
6 participants ont répondu **NON** : 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (StädteallianzÖVOZCH), 2 organisations (Hupac, VAP) et 3 autres intervenants.

StädteallianzÖVOZCH demande une inversion des deux premières priorités. Pour d'autres (Hupac, VAP, comité Pro Wisenberg, Rheinhäfen, Aktion Freiheit und Verantwortung), les besoins du transport de marchandises sont insuffisamment pris en considération. L'Hupac demande l'ajout du pôle « Meilleures conditions de production pour le transport de marchandises ». Rheinhäfen soutient la motion déposée par l'UTP en vue d'un pôle « Transport de Marchandises ». Et la VAP demande l'abandon du pôle « Accroître la vitesse ».

**b) Etes-vous d'accord que la priorité soit accordée aux deux pôles « compléter le système des nœuds », « accroître les fréquences et les capacités » par rapport au pôle « accroître la vitesse » ?**

#### Tendance générale

La grande majorité (62 sur 69) des prises de position sont favorables à cet ordre de priorités. 7 participants sont en partie d'accord ou répondent non et revendiquent notamment un ordre des priorités moins figé.



#### En détail

62 participants ont répondu **OUI**, à savoir 17 cantons (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, 5 partis (PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes, SAB, StädteallianzÖVOZCH), 4 associations faîtières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse, CentrePatronal), 18 organisations et 14 autres intervenants.

De nombreux participants répondent par l'affirmative, notamment dans l'optique des besoins en termes de transport de marchandises. L'UTP estime ainsi que cela permettrait le maintien des capacités allouées au transport de marchandises et une utilisation plus parcimonieuse de l'énergie. L'Hupac et Rheinhäfen estiment eux aussi qu'un relèvement de la vitesse du trafic voyageurs se ferait



au détriment des capacités allouées au transport de marchandises. Le comité Pro Wisenberg demande en revanche une réduction des temps de parcours en matière de fret. La VAP demande elle aussi un maintien des capacités dans ce domaine.

Certains participants font des remarques à propos du relèvement de la vitesse ou de la réduction des temps de parcours. Pour le SEV, il convient de ne pas obérer les possibilités futures de relèvement de la vitesse. BE, le MGB, la SVI et Infra estiment que des relèvements de vitesse sont nécessaires pour maintenir la qualité des correspondances aux nœuds. SO demande la mise en œuvre des mesures de relèvement de la vitesse décidées dans le cadre de ZEB. Le RhB pense que des exceptions par ligne doivent rester possibles dans la mesure où le gain de temps est un argument de taille en matière de choix du moyen de transport. Le comité Pro Wisenberg se prononce en faveur d'un relèvement de la vitesse sur les LGV internationales. NE demande l'intégration de mesures visant à réduire les temps de parcours. GR demande que les lieux touristiques soient bien reliés aux grands centres urbains et aux aéroports nationaux.

Pour BL, les trains internationaux à grande vitesse vont devoir être mieux alignés sur les cadencements existants et il conviendra de tenir compte des nœuds dédiés au trafic marchandises et notamment des terminaux. Le PDC veut des hiérarchisations qui ne soient pas générales, mais fonction des lignes et des régions. Pour kf, ce sont les besoins des clients qui priment. VD est d'accord à condition que les nœuds soient réalisés, VS et Oustrail sous réserve que des exceptions demeurent possibles et JU avec des exceptions permettant un relèvement des cadences ou une garantie des correspondances.

3 participants se sont déclarés **EN PARTIE** d'accord, à savoir 1 canton (FR), 1 association faîtière de l'économie (economiesuisse) et 1 organisation.

economiesuisse indique que le conflit d'objectifs lié au pôle vitesse pourrait être désamorcé si on séparait le transport de voyageurs et celui de marchandises. Pour FR, la vitesse demeure prioritaire pour la concrétisation de nœuds complets tels que Lausanne. Les CFF estiment qu'il n'y a rien de contradictoire dans la mesure où les gains en temps de parcours autorisent une exploitation plus efficace et plus rentable.

4 participants ont répondu **NON** : 2 organisations et 2 autres intervenants.

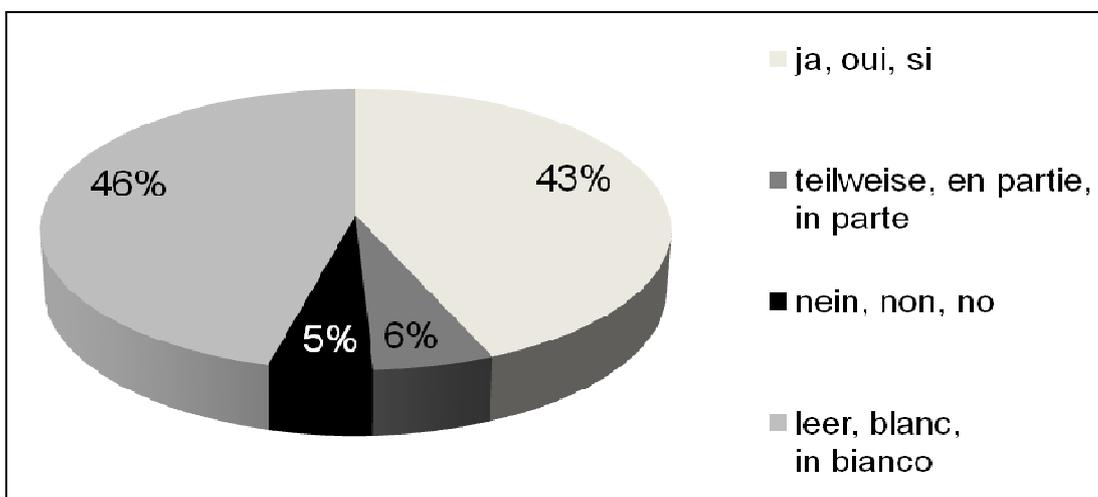
La Litra veut des hiérarchisations qui ne soient pas générales, mais fonction des lignes et des régions. Pro Bahn approuve une pondération différenciée en fonction des projets d'aménagement et estime donc qu'il faut réduire les temps de parcours dans le trafic international afin de garder une certaine compétitivité face à l'avion. La citrap-vaud demande de nouveaux axes aptes à accueillir des trains circulant à 300-320 km/h. Et, selon les UmweltfreisinnigenSG, la priorité doit aller à l'augmentation des vitesses et non pas des fréquences.



**c) Etes-vous d'accord avec les objectifs de la perspective à long terme pour le trafic des voyageurs et le trafic longues distances ? Si tel n'est pas le cas, que proposez-vous ?**

**Tendance générale**

La grande majorité des prises de position (54 sur 67) approuvent les objectifs de la perspective à long terme pour le trafic voyageurs et longues distances. 13 participants sont en partie d'accord ou répondent non, notamment en raison d'une prise en compte insuffisante du transport de marchandises.



**En détail**

54 participants ont répondu **OUI**, à savoir 18 cantons (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, BS, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, 4 partis (PDC, PS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes, SAB, StädteallianzöVOZCH), 3 associations faîtières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse), 14 organisations et 11 autres intervenants.

Certains participants émettent des remarques générales. L'Association des communes ne se prononce pas sur les questions et regrette l'absence de concept général couvrant tous les modes de transport. D'autres (PS, Verts, ATE, SKS, AlliancesInITP) soulignent la nécessité absolue d'un financement sûr. Les Verts, l'ATE, SKS, l'AlliancesInITP, le WWF indiquent par ailleurs que les prévisions faites par le passé ont souvent été dépassées par la réalité. StädteallianzöVOZCH demande que soit urgemment évaluée l'efficacité macroéconomique des mesures d'aménagement et que soit approfondie la question des objectifs. VS exige une plus grande transparence.

D'autres participants (comité du Gothard, Aktion Freiheit und Verantwortung, RhB) jugent insuffisante la prise en compte du transport de marchandises. L'UTP estime qu'il conviendrait de parler de « trafic voyageurs et marchandises ». Elle n'est pas complètement satisfaite des objectifs en matière de transports de voyageurs et indique que le transport de marchandises est très sensible aux variations de prix. BS juge également que la perspective à long terme est convaincante, notamment du fait de la



prise en compte des systèmes RER, mais que le trafic international de voyageurs et de fret est quelque peu délaissé dans le cadre des mesures infrastructurelles prévues (PRODES). Le SAB regrette l'absence de liaison avec Bruxelles, la capitale de l'Europe. Les CFF estiment que la perspective à long terme garantit une marge de manœuvre entrepreneuriale suffisante mais demandent que le principe de transfert en matière de trafic intérieur de marchandises soit ancré dans la Constitution.

Certains participants (UR, IniAlpes, SAB) apprécient l'amélioration visée des accès à l'espace alpin et aux régions touristiques. Pour sa part, le MGB espère, lorsque la demande le justifie, un cadencement à la demi-heure des accès à l'espace alpin, et le RhB un surplus d'attention à l'égard du trafic de loisir.

D'autres expriment des revendications à caractère régional. C'est le cas d'AG, qui renvoie aux mesures décidées pour les corridors Aarau – Zurich et Brugg – Baden – Zurich. BL et KöVNWCH demandent que soit visé un cadencement au quart d'heure pour le trafic RER non seulement dans les cœurs d'agglomérations mais aussi pour le trafic longues distances Zurich – Bâle. LU et NW voient dans la gare souterraine de Lucerne la meilleure solution dans l'optique de la compatibilité vers le haut. SH regrette que les trains en boucle de Suisse orientale Saint-Gall – Constance ne soient pas prolongés via Singen – Schaffhouse jusqu'à la gare badoise de Bâle. NE demande une égalité de traitement pour le Jura et constate que l'horizon de réalisation est encore très éloigné.

7 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord, à savoir 1 parti (PLR), 2 associations faïtières de l'économie (economiesuisse, CentrePatronal), 2 organisations (Union pétrolière, comité du Loetschberg) et 2 autres intervenants.

Certains (PLR, economiesuisse, Union pétrolière, Hupac, Pro Bahn, comité du Loetschberg) déplorent une prise en compte insuffisante du trafic marchandises, regrettent l'absence de perspective à long terme, d'objectifs et de solutions et critiquent une trop forte orientation sur le trafic voyageurs. economiesuisse juge la rentabilité aléatoire. Le CentrePatronal et l'Ass.rout.VD estiment enfin que le développement de l'axe Est – Ouest est plus important que celui de l'axe Nord – Sud.

6 participants ont répondu **NON** : 3 organisations (CDS, VAP, IniAlpes) et 3 autres intervenants.

Là où certains (IniAlpes, VAP, comité Pro Wisenberg, Rheinhäfen, CDS) jugent insuffisants les objectifs liés au trafic de marchandises et la place accordée à ce dernier, Rheinhäfen demandent une stabilisation du prix du sillon pour le trafic marchandises, du moins à partir de 2013. L'association ProSwissMetro estime qu'il est désormais temps de lancer des lignes à grande vitesse.

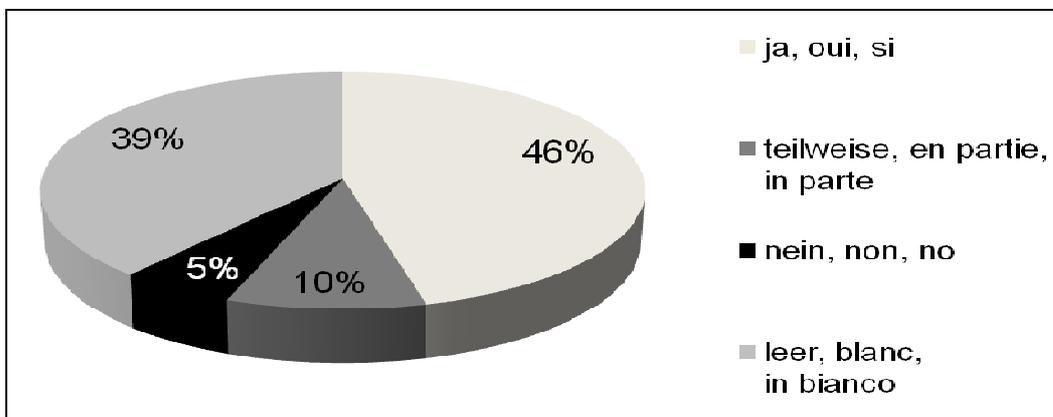


## Question 7 : Que pensez-vous du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES<sup>2</sup>)?

### a) Etes-vous d'accord avec la direction générale du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire ?

#### Tendance générale

La grande majorité (57 sur 76) des prises de positions sur le sujet approuvent la direction générale du PRODES. 19 participants sont en partie d'accord ou répondent non. Ils critiquent notamment des délais de réalisation trop longs et le manque de concept pour le transport ferroviaire de marchandises.



#### En détail

57 participants ont répondu **OUI**, à savoir 21 cantons (ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, JU), la CTP, 3 partis (PDC, Verts, Vert'libéraux), 2 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes, SAB), 3 associations faîtières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.suisse), 14 organisations et 13 autres intervenants.

La CTP demande que les projets nommément cités soient soumis à une analyse coût/efficacité détaillée et que les résultats des plates-formes régionales d'offre des CFF soient pris en compte. L'UTP propose, à titre de quatrième objectif, une optimisation du raccordement du trafic longues distances avec les lignes de rabattement. BS exprime des réserves quant à l'affectation aux diverses catégories d'urgence et à leurs critères d'évaluation. L'Union des villes estime que toute la chaîne de transports doit, comme dans le fonds d'infrastructure, être prise en compte. Certains (Verts, ATE, SKS, AllianceInTP, WWF) regrettent la lenteur de la mise en œuvre et demandent une accélération de celle-ci et un emploi efficace des fonds. L'USS et le comité du Loetschberg trouvent le programme trop timoré et les phases d'aménagement insuffisantes. La FRC et l'acsi demandent des

<sup>2</sup> L'abréviation PRODES (PRogramme de DÉveloppement Stratégique) remplace l'abréviation STEP utilisée lors de la consultation du printemps 2011.



investissements plus massifs. D'autres (GR, AG, SZ, comité du Gothard) souhaitent des optimisations via un processus itératif entre horaire et infrastructure. FR, JU, les Verts et l'ATE sont réservés quant à l'étape d'aménagement 2025. Les Verts et l'ATE demandent ainsi un montant plus élevé pour la première tranche. Là où ZG demande une focalisation sur les espaces métropolitains et estime que l'aménagement dans les zones touristiques périphériques est secondaire, TG souhaite au contraire une meilleure desserte des régions périphériques. AG constate que, dans le canton d'Argovie, les planifications reposent toutes sur la réalisation du tunnel du Chestenberg. Le BLS demande que les capacités du nœud de Berne soient développées et que l'extension latérale de la gare de Berne soit intégrée au PRODES à titre de projet prioritaire. Selon Transfair, les raccordements à la NLFA doivent être réalisés au plus vite et l'ensemble de la population doit pouvoir bénéficier du PRODES. Le comité du Loetschberg demande, lui, la poursuite du développement de l'axe Nord-Sud.

12 participants ont répondu **OUI**, à savoir 1 canton (GE), 1 parti (PS), 2 associations faitières de l'économie (economiesuisse, CentrePatronal), 5 organisations et 3 autres intervenants.

Différents participants (IniAlpes, VAP, CDS, Aktion Freiheit und Verantwortung, Union pétrolière) estiment que le transport de marchandises, pourtant en forte croissance, est insuffisamment pris en compte. Le CDS demande une vue d'ensemble pourvue d'un « concept de développement Route 2030 ». Les CFF estiment que le point de vue des cantons et des entreprises de chemins de fer n'est pas assez pris en compte, qu'il ne s'agit en rien d'une vue d'ensemble et qu'il manque une classification par ordre de priorité. Le CentrePatronal et l'Ass.rout.VD pensent que le développement de l'axe Est-Ouest est plus important que celui de l'axe Nord-Sud et que la planification ferroviaire manque de transparence. economiesuisse trouve de son côté qu'une orientation sur la demande aurait du sens et que des priorités strictes sont nécessaires pour ce qui est des questions NIBA, ce qui empêche toute évaluation définitive de l'orientation générale. Le PS soutient le système mais estime que la mise en œuvre est trop longue : il demande que suffisamment de moyens soient engagés dans la protection contre le bruit et que les CFF s'orientent vers un approvisionnement exclusivement en énergies renouvelables. La HKBB estime qu'il manque des sillons pour le transport de marchandises à partir des ports de Bâle et pour les liaisons voyageurs internationales. GE regrette l'absence de l'aménagement de la gare Genève-Cornavin.

7 participants ont répondu **NON** : 1 association faitière des communes, des villes et des régions de montagne (StädteallianzöVOZCH), 1 organisation et 5 autres intervenants.

StädteallianzöVOZCH estime que le PRODES n'est qu'une politique de petits pas sans ambition, sans coordination, sans garantie en termes de planification et sans échéanciers contraignants pour ce qui de la suppression des principaux goulets d'étranglement. L'Hupac regrette l'absence de concept de développement du transport ferroviaire de marchandises et la non-intégration de l'étranger. Rheinhäfen estiment également qu'il n'y a pas de perspectives pour le transport de marchandises et que les projets en matière de transport de voyageurs risquent de se réaliser au détriment du fret. La Metropolitankonferenz Zürich critique le fait qu'aucun aménagement d'importance pour l'espace métropolitain de Zurich ne soit inclus dans la première phase. Et le comité Pro Wisenberg regrette pour sa part que la première phase d'aménagement soit trop orientée sur l'axe Est-Ouest.

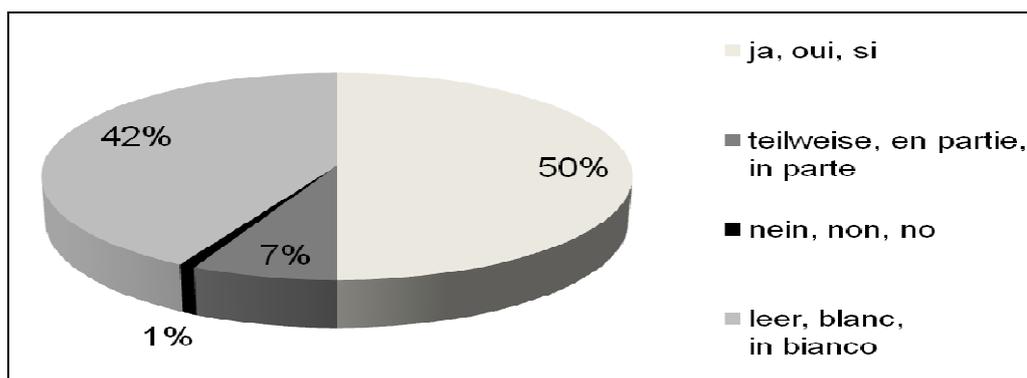


Divers intervenants ont formulé des remarques sans toutefois répondre directement à la question. SH trouve ainsi que la région de Schaffhouse, en tant que porte d'accès à l'Allemagne, est désavantagée par rapport à Bâle. L'IniAlpes demande de son côté que le financement de la desserte du territoire soit également garanti dans les régions périphériques. Et le PLR juge que des étapes d'aménagement priorisées selon des critères macroéconomiques vont dans le bon sens.

## b) Etes-vous d'accord que la cadence semi-horaire soit étendue dans le trafic longues distances ?

### Tendance générale

La grande majorité des prises de position (62 sur 72) sont favorables à l'extension de la cadence semi-horaire dans le trafic longues distances. Un élargissement de cette mesure est d'ailleurs demandé par de nombreux cantons et représentants régionaux. Quelques intervenants indiquent qu'il ne faudrait toutefois pas que cela limite les capacités en matière de transport de marchandises.



### En détail

62 participants ont répondu **OUI**, à savoir 21 cantons (BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SG, GR, AG, TH, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, 4 partis (PDC, PS, Verts, Vert'libéraux), 4 associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, Union des villes, SAB, StädteallianzVOZCH), 3 associations faïtières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse), 14 organisations et 15 autres intervenants.

L'Union des villes souhaite que soit recherchée de manière globale la solution la mieux adaptée au trafic longues distances, régional et urbain (pas de concurrence). Pour le comité du Loetschberg, les priorités doivent être fixées selon un angle de vue général, notamment pour ce qui est du trafic local et marchandises. Certains (BE, SZ, IniAlpes, Aktion Freiheit und Verantwortung et BLS) indiquent que cela ne doit pas se faire au détriment du trafic régional et marchandises. D'autres (ZG, AG, Infra, Société Suisse des Entrepreneurs) soutiennent le cadencement semi-horaire si le nombre de voyageurs / la demande le justifie, et le comité Pro Wisenberg essentiellement sur les axes principaux. Pour l'UTP, cela devrait être valable, avec de possibles exceptions, à compter de 2022-2025. Le RhB estime que cela nécessite des correspondances optimales avec les lignes de rabattement. FR et JU indiquent que cela a déjà été avalisé par le peuple en 1987. L'Association des



communes pense que des réseaux de transport performants sont nécessaires et qu'il faut accepter les pendulaires longues distances. StädteallianzVOZCH est d'accord, mais pour l'ensemble du pays seulement à longue échéance après la suppression des principaux goulets d'étranglement, alors que Oustrail le voit plutôt comme un objectif à brève échéance. La FER est également d'accord, mais à condition que ce trafic soit auto-financé.

Différents intervenants expriment des souhaits régionaux. SO demande ainsi un cadencement à la demi-heure également pour les arrêts longues distances de Oensingen et Grenchen Süd ; BL pour les lignes Bâle – Delémont – Bienne ; SG pour Saint-Gall – Sargans, Saint-Gall – Rapperswil – Arth-Goldau et Saint-Gall – Constance (avec les implications correspondantes en termes de financement et de concession) ; KöVNWCH pour la ligne Bâle – Delémont – Bienne et SOB pour les lignes de rabattement de l'Est de la Suisse vers la NLFA. GR regrette l'absence de réflexions d'aménagement du territoire pour la ligne Zurich – Coire. Pour la région de Sarganserland-Werdenberg, la priorité absolue va au cadencement à la demi-heure de l'IC Zurich – Sargans – Landquart – Coire et à la mise en place d'au moins une liaison horaire entre les trois agglomérations de la vallée du Rhin via un train longues distances (sans indemnisation). TG demande un cadencement au quart d'heure entre Zurich et Weinfelden et que l'IC en provenance de Romanshorn circule depuis Zurich HB en tant qu'IC direct jusqu'à Berne.

9 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord : 1 parti (PLR), 1 association faîtière de l'économie (CentrePatronal), 4 organisations (Hupac, CFF, VAP, CDS) et 3 autres intervenants. Différents participants expriment des réserves liées au transport de marchandises. Pour le PLR, l'avantage pour le transport de marchandises n'est pas assez clair. Pour l'Hupac et la VAP, un redéploiement du transport de marchandises sur des sillons de moindre valeur serait inacceptable, Rheinhäfen demandent une densification du transport de fret et le CDS un système national de cadencement pour le fret. Les CFF ne sont d'accord pour le cadencement à la demi-heure que si la rentabilité est certaine. Le Bezirksrat March und Marchgemeinden estime qu'une diminution du trafic RER au profit du trafic longues distances Zurich – Coire ne saurait être acceptée. Enfin, la VAP et le CDS estiment que le cadencement à la demi-heure dans les Grisons n'est pas acceptable au regard de l'importance du Chestenberg, qui a été supprimé.

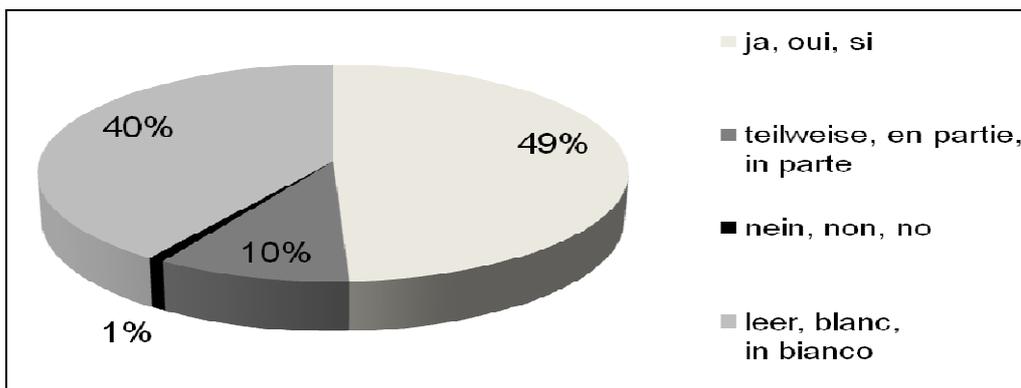
1 organisation (Union pétrolière) a répondu **NON**, jugeant qu'un système national de cadencement pour le fret était urgent et primordial.



**c) Etes-vous d'accord que, à long terme, la cadence au quart d'heure soit introduite sur les tronçons très fréquentés (RER et trafic longues distances) ?**

**Tendance générale**

La grande majorité des prises de position (61 sur 74) sont favorables à l'introduction, à long terme, de la cadence au quart d'heure sur les tronçons très fréquentés (RER et trafic longues distances). Divers participants expriment des réserves quant au trafic marchandises, à d'autres offres ou à la rentabilité.



**En détail**

61 participants ont répondu **OUI**, à savoir 19 cantons (BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, 4 partis (PDC, PS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, Union des villes, StädteallianzÖVOZCH), 2 associations faitières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS), 15 organisations et 17 autres intervenants.

Différentes remarques et réserves ont été émises à propos de cette question. L'Union des villes estime la mesure importante pour arriver à une répartition modale satisfaisante. StädteallianzöVOZCH appuie le principe pour autant qu'il y ait une utilité macroéconomique à la clé, certains (Société Suisse des Entrepreneurs, ATE, Infra, Litra) ne l'estiment justifié par la demande qu'aux heures de pointe, et d'autres (BLS, Union pétrolière, IniAlpes) ne l'acceptent que s'il ne porte pas préjudice au transport de marchandises. L'UTP juge nécessaire une densification des sillons marchandises sur les grands axes, le comité du Loetschberg aimerait que l'on prenne en compte des catégories de trains se faisant concurrence. L'Association des communes demande la garantie sur le long terme d'une desserte de base adaptée, y compris en zone rurale. TG souhaite une implication active des cantons à la planification et au développement. Selon AG et la CITraP, la réalisation doit intervenir au plus vite via ZEB ou au niveau des goulets d'étranglement, et non à long terme. BE estime que, dans le cas du trafic longues distances, il faut commencer par accroître la capacité des trains. Pour UR, GL et le MGB, la priorité va à un cadencement à la demi-heure complet et sur l'ensemble du territoire. FR demande que soient d'abord atteints les objectifs initiaux de RAIL 2000. Pour GR, cela ne doit pas se faire au détriment d'autres cadencements à la demi-heure. Pro Bahn estime même qu'un cadencement à 7,5 minutes est envisageable en matière de RER.



Différents intervenants expriment des souhaits régionaux. Concrètement, le cadencement au quart d'heure est demandé par BL pour le RER jusqu'à Laufen et le trafic longues distances Bâle – Zurich, par KöVNWCH pour le trafic longues distances Bâle – Berne – Zurich, par GE pour le RER genevois, le RE et l'IC Genève – Lausanne, par l'UTP pour l'IC Berne – Zurich, par le SOB pour Wittenbach – Herisau, Rapperswil – Pfäffikon SZ et Samstagern – Biberbrugg, par le Conseil régional de Nyon pour Nyon – Saint-Cergue (NStCM), par la ville de La-Chaux-de-Fonds pour Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds – Le Locle – Morteau et par la section ATE BS/BL et l'IGöVNWCH pour les lignes très fréquentées du RER bâlois au plus tard avec PRODES 1. Le comité Zimmerberg light estime lui que le cadencement au quart d'heure sur Zurich – Zoug – Lucerne requiert une double voie sur tout le parcours.

12 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord, à savoir 1 canton (BS), 1 parti (PLR), 1 association faitière des communes, des villes et des régions de montagne (SAB), 2 associations faitières de l'économie (Travail.Suisse, CentrePatronal), 3 organisations (Hupac, CFF, CDS) et 4 autres intervenants.

Différents participants expriment des doutes quant au cadencement au quart d'heure et à son impact sur le trafic marchandises. Certains (PLR, Hupac, CFF, Aktion für Freiheit und Verantwortung) n'approuvent ce principe que s'il ne porte pas préjudice aux nécessités du transport de marchandises et si le rapport coût/efficacité est pris en considération. Pour Rheinhäfen, le trafic marchandises doit également être densifié. Le CDS ne juge acceptable le cadencement au quart d'heure que si deux sillons par heure peuvent être garantis au trafic marchandises.

D'autres font part de réserves quant à d'autres offres ou à la rentabilité. Le PLR et le CDS donnent ainsi la priorité à un cadencement à la demi-heure universel. Pour le SAB également, le cadencement à la demi-heure en matière de trafic longues distances et régional doit primer sur le cadencement au quart d'heure pour le RER. Les CFF demandent des garanties de financement pour les aménagements et l'offre. Travail.suisse approuve la mesure aux heures de pointe et à condition que la ponctualité soit garantie. Les Umweltfreisinnigen SG pensent qu'un cadencement au quart d'heure doperait encore plus la demande, ce qui n'est pas souhaitable. La FER demande de son côté un financement propre. BS vise le cadencement au quart d'heure dans le domaine central du RER Bâle, mais estime que sa mise en place n'est pas indiquée en matière de trafic longues distances car elle engendrerait une augmentation des pendulaires longues distances (exception : superposition de trains internationaux).

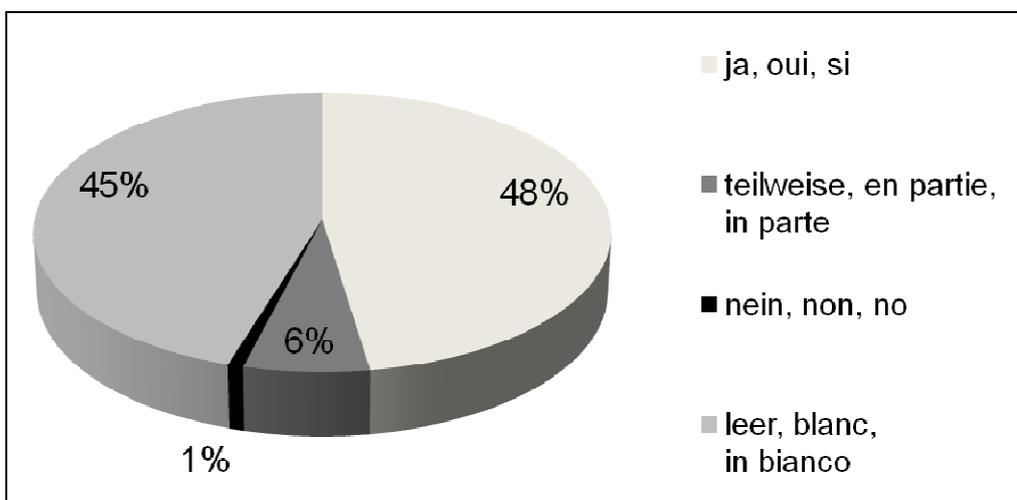
Seule la VAP a répondu **NON**, en précisant qu'un cadencement au quart d'heure ne serait acceptable que si, en parallèle, les trains de marchandises pouvaient se voir garantir deux sillons par heure.



#### d) Etes-vous d'accord que l'on cherche aussi à réduire les temps de parcours en accroissant les capacités ?

##### Tendance générale

La grande majorité de ceux ayant répondu à cette question (59 sur 68) se déclarent pour que l'on cherche aussi à réduire les temps de parcours en accroissant les capacités. Mais nombreux sont ceux à juger que cela n'est pas prioritaire. Les 9 participants qui se sont déclarés en partie d'accord ou qui ont répondu non estiment que cela nuirait notamment au trafic marchandises.



##### En détail

59 participants ont répondu **OUI**, à savoir 18 cantons (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, 4 partis (PDC, PS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes, SAB, StädteallianzÖVOZCH), 3 associations faïtières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse), 16 organisations et 14 autres intervenants.

Le PDC se montre favorable, notamment là où les temps de parcours sont sensiblement plus élevés que dans le cas du TIM. L'UTP estime que la chance est à saisir mais qu'il convient de bien peser les intérêts en jeu. Le PS plaide pour la maxime « vitesse nécessaire plutôt que vitesse maximale ». D'autres (Verts, WWF, AllianceNiTP, SKS) estiment que la réduction des temps de parcours ne doit pas être un objectif en soi. Certains (SZ, Travail.suisse, SVI, Transfair, GL) jugent la chose non prioritaire voire secondaire alors que d'autres (comité du Loetschberg, MGB, Infra) ne l'approuvent que si elle est nécessaire pour le système de nœuds. Pour l'USS, ce qui importe c'est le cadencement et non la vitesse. Aux yeux de l'Union des villes, cela doit découler du principe des nœuds (vitesse nécessaire) et viser à une augmentation des capacités (ATE également). BS approuve la mesure sur les principales liaisons entre les grands espaces métropolitains, le comité Pro Wisenberg sur les lignes internationales. Les CFF estiment que la question mérite d'être creusée, le SOB y voit des avantages à des fins de stabilisation des horaires, et Aktion Freiheit und Verantwortung souhaite des améliorations au niveau du transport de voyageurs et de marchandises.



Certains participants expriment des réserves à propos d'autres domaines. L'IniAlpes, le BLS et l'Union pétrolière estiment ainsi que cela ne doit pas se faire au détriment des capacités du trafic marchandises. Pour UR et le SAB, cela ne doit pas avoir d'impact négatif sur les points d'arrêt, pour BL et KÖVNWCH sur les nœuds complets actuels, et pour NE sur le système de nœuds. FR estime que cela ne suffira pas pour atteindre un temps systémique de 60 minutes entre les nœuds. AG demande des aménagements par étape (notamment Chestenberg). Pour le RhB, il convient d'éviter la séparation des réseaux, et la citrap-vaud appelle de ses vœux des lignes nouvelles réservées à la grande vitesse.

8 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord, à savoir 1 parti (PLR), 2 associations faïtières de l'économie (economiesuisse, CentrePatronal), 3 organisations (Hupac, CDS, comité du Loetschberg) et 2 autres intervenants.

Le PLR soulève une nouvelle fois la question du transport de marchandises, pour l'Hupac, il s'agit là d'un objectif vers lequel tendre en matière de fret et non de transport de voyageurs. Pour le CDS et Rheinhäfen, des réductions du temps de parcours ne sont acceptables que si elles entraînent également une amélioration au niveau des itinéraires du trafic marchandises. Pour finir, economiesuisse peut comprendre la réflexion, mais demande que les conflits d'intérêts entre le trafic marchandises et voyageurs soient résolus.

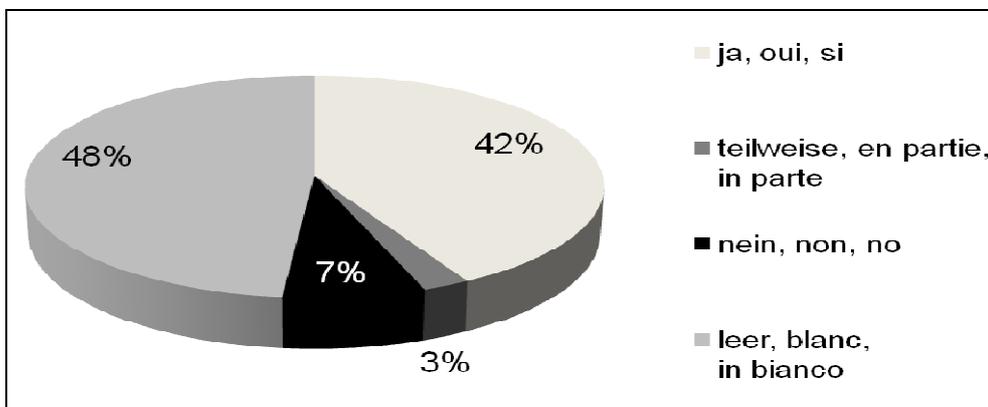
Seule la VAP a répondu **NON** et précisé qu'elle ne trouverait cela acceptable que si cela n'entraînait aucune dégradation de la qualité des sillons dévolus au trafic marchandises.



**e) Etes-vous d'accord avec les mesures visant à renforcer la compétitivité du trafic ferroviaire des marchandises et à garantir plus durablement le trafic par wagons complets isolés en Suisse ?**

**Tendance générale**

La grande majorité des prises de position à ce sujet (52 sur 64) sont favorables aux mesures visant à renforcer la compétitivité du trafic ferroviaire des marchandises. De nombreux participants à la consultation, qu'ils aient répondu oui ou non, estiment toutefois que les mesures proposées pour le trafic ferroviaire des marchandises sont insuffisantes.



**En détail**

52 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP, 16 cantons (BE, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 4 partis (PDC, PS, Verts, Vert'libéraux), 2 associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes, SAB), 3 associations faïtières de l'économie (Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse), 14 organisations et 12 autres intervenants.

Différents participants relèvent que les mesures sont insuffisantes dans l'optique du report modal ou du transport de marchandises. KöVNWCH et BL estiment ainsi que les capacités en termes de trafic de transit sont insuffisantes, TI juge que le problème du trafic lourd à travers les Alpes n'est en rien résolu, UR estime que la proposition ne répond qu'à minima à des préoccupations légitimes, le PS demande une mise en place rapide de la Bourse du transit alpin et du corridor à 4 mètres afin de donner corps au report modal, Aktion Freiheit und Verantwortung réclame des mesures notamment destinées aux corridors NLFA, pour l'USS le report modal est la priorité des priorités et l'IniAlpes craint que le transport de marchandises ne soit relégué au second plan. D'autres (Verts, comité Pro Wisenberg, Vert'libéraux) demandent des mesures générales en faveur du transfert de la route au rail. Pour les Verts et le SAB, le transfert doit également être favorisé pour ce qui est du trafic intérieur. Pro Natura, l'ATE, l'AllianceIniTP et SKS partagent cet avis mais souhaitent également un transfert dans le cas du trafic à l'importation et à l'exportation et demandent que des mesures en ce sens soient intégrées au prochain rapport sur le transfert.



La Litra demande un programme de développement du transport de marchandises, la HKBB l'implication des Rheinhäfen (terminal Bâle Nord). Ces derniers pensent que l'existence du trafic par wagons complets isolés est menacée en Europe et demandent des trains de 1500 mètres à moyen terme et la mise sur pied aussi rapide que possible d'un plan intégré d'utilisation du réseau conjuguant trafic voyageurs et marchandises. L'UTP craint elle aussi pour le trafic par wagons complets isolés et rappelle les différences existant entre la route et le rail pour ce qui est des règles relatives au temps de travail et des « obstacles anachroniques » imposés aux trains au passage des frontières. Le RhB sollicite également une amélioration des conditions-cadre, par exemple pour ce qui est du temps de travail et de repos. Le SEV estime lui aussi que le fret ne doit pas être désavantagé par rapport au trafic de voyageurs. Pour NE, il convient également de tenir compte des lignes à voie étroite. Le comité du Loetschberg demande que les sillons soient réservés aux offres rentables. Tandis que Transfair souhaite que les services les moins rentables du trafic marchandises soient indemnisés, la FER s'oppose aux subventions. La Société Suisse des Entrepreneurs et Infra sont d'accord, mais à condition que cela n'engendre pas de distorsion de la concurrence entre le rail et la route.

D'autres (SZ, FR, VS, GE, ZG, Oustrail, Union des villes), enfin, estiment qu'il ne doit en résulter aucun désavantage pour le transport de voyageurs, notamment régional, mais aussi longues distances.

3 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord : 1 association faîtière de l'économie (economiesuisse), 1 organisation (Hupac) et 1 autre intervenant.

Pour economiesuisse, le réseau ferré n'a qu'un impact limité sur la compétitivité là où les conditions-cadre et les obstacles administratifs sont décisifs. L'Hupac juge les mesures insuffisantes et demande des interventions en faveur des corridors NLFA ainsi que des améliorations au niveau des paramètres de prestations des sillons marchandises. Le comité du Gothard estime lui aussi que la demande future en matière de trafic marchandises transalpin est sous-estimée et que les mesures d'aménagement sont insuffisantes.

9 participants ont répondu **NON** : 1 canton (BS), 1 parti (PLR), 1 association faîtière de l'économie (CentrePatronal), 5 organisations (Union pétrolière, Pro Bahn, CFF, VAP, CDS) et 1 autre intervenant.

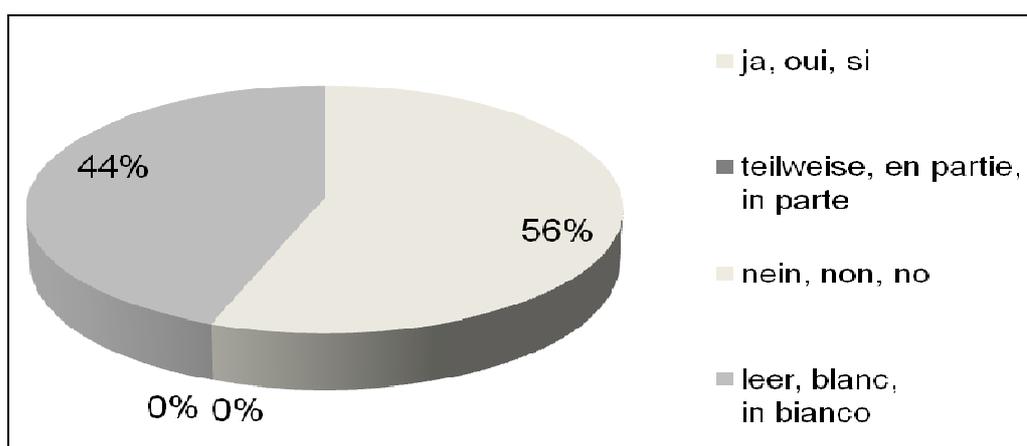
BS estime que les mesures d'aménagement prévues sont insuffisantes, d'autant plus que les prévisions en matière d'évolution du trafic sont trop prudentes. Le PLR pense lui aussi que le transfert du trafic lourd transalpin et l'évolution du transport de marchandises sont insuffisamment pris en considération. Pro Bahn regrette l'absence d'un corridor à 4 mètres. La VAP demande des objectifs d'amélioration pour le trafic marchandises et une révision des conditions cadre. Le CDS juge les mesures insuffisantes et diffuses, et demande des mesures afin d'améliorer les liaisons entre les centres économiques, les ports et les plates-formes de transbordement. Pour les CFF, il est important de disposer d'un axe Est-Ouest performant et la construction du tunnel du Chestenberg est cruciale. Pour finir, le CentrePatronal et l'ass.rout.VD estiment que les prix du sillon lèsent le transport de marchandises et que la Confédération a trop payé pour la NLFA, avec à la clé des répercussions négatives pour l'Arc lémanique.



## f) Etes-vous d'accord que des mesures soient aussi prévues pour les chemins de fer privés ?

### Tendance générale

Toutes les prises de position relatives à cette question (69) sont favorables à des mesures pour les chemins de fer privés. Les premiers concernés souhaitent que la liste des chemins de fer privés soit complétée et que tous soient mis sur un pied d'égalité.



### En détail

69 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP, 17 cantons (BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, JU), 6 partis (PDC, PLR, PS, PCS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne (Association des communes, Union des villes, SAB), 4 associations faitières de l'économie (economiesuisse, Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse), 20 organisations et 18 autres intervenants.

La mesure est très bien accueillie, voire jugée indispensable. L'UTP indique ainsi que les chemins de fer privés possèdent 800 km de voies normales et 1600 km de voies métriques, sur lesquels il existe d'importants goulets d'étranglement. Le PS veut éviter un engorgement des capacités sur les chemins de fer privés. Le PCS demande une meilleure prise en considération des besoins des régions situées hors des métropoles et un meilleur financement des chemins de fer privés. Selon le SAB, il convient de compléter la liste et d'engager des moyens plus importants au profit des chemins de fer privés. La Fédération du tourisme et Remontées Mécaniques Suisses soulignent que les chemins de fer privés sont bien souvent déterminants pour la desserte touristique des régions structurellement faibles. UR approuve les mesures, notamment lorsqu'il existe des goulets d'étranglement dus à la demande, mais demande la prise en compte des coûts subséquents qui devront être en partie supportés par les cantons. Pour BS, la question du financement, s'agissant de l'exploitation et de la maintenance, doit être clarifiée entre la Confédération et les cantons. FR et Ouestrail demandent une égalité de traitement pour tous les chemins de fer privés, et VS souhaite une procédure claire. Pour le SOB, les mesures qui sont souvent au bénéfice des chemins de fer privés mais qui doivent être prises par les CFF ne se voient pas toujours accorder la priorité qu'il faudrait. Région capitale suisse estime pour sa part que les investissements dans le réseau des chemins de fer privés ne reçoivent pas l'attention



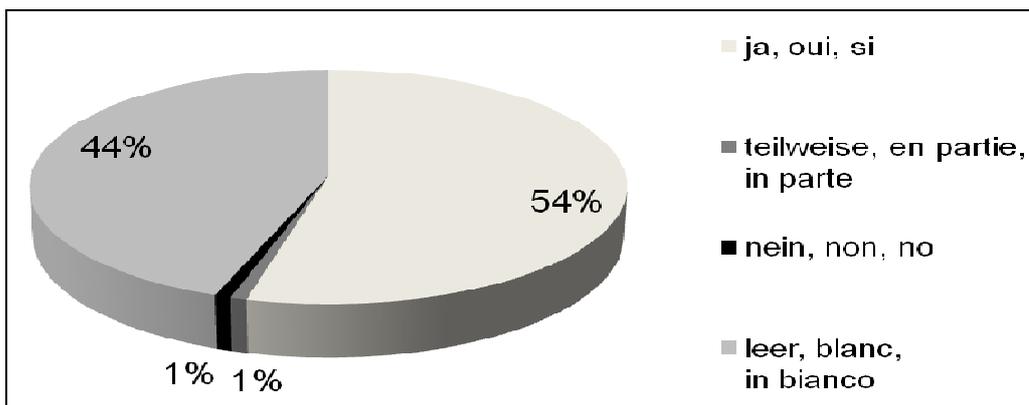
qu'ils méritent. Le CDS appelle de ses vœux la prise en compte des besoins du trafic marchandises sur place.

Différents intervenants expriment des préoccupations régionales. OW souligne ainsi l'importance de la double voie intégrale Lucerne – Hergiswil, BL demande la prise en compte de BLT et de WB, AG de WSB et BDWM, TI de la région du Saint-Gothard, VD regrette l'absence de certains projets régionaux, la ville de La-Chaux-de-Fonds celle des CJ. KöVNWCH et le comité Pro Wisenberg s'irritent de la priorité accordée à Vevey – Blonay par rapport à Bâle – Rheinfelden ou au tunnel du Wisenberg.

**g) Etes-vous d'accord que l'aménagement ne soit pas planifié et réalisé d'une seule traite, mais en plusieurs étapes d'aménagement ?**

**Tendance générale**

A deux exceptions près, toutes les prises de position sur le sujet (67 sur 69) sont favorables à des aménagements en plusieurs étapes. Différents intervenants exigent des étapes d'aménagement plus importantes et critiquent les priorités arrêtées et l'absence d'informations sur les étapes ultérieures.



**En détail**

67 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP, 18 cantons (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 5 partis (PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 1 association faitière des communes, des villes et des régions de montagne (SAB), 5 associations faitières de l'économie (economiesuisse, Société Suisse des Entrepreneurs, USS, Travail.Suisse, CentrePatronal), 21 organisations et 16 autres intervenants.

La procédure par étapes est explicitement soutenue par de nombreux intervenants (economiesuisse, SAB, CentrePatronal et Union pétrolière, entre autres). L'UTP juge même qu'il s'agit là d'un des aspects les plus convaincants du FAIF. D'autres (ATE, SKS et AlliancesInTP) saluent la possibilité de réévaluer certains projets. Certains (Verts, ATE, WWF, SKS, AlliancesInTP, asci, comité Zimmerberg light, FRC) demandent que soit rapidement fournie une présentation échelonnée des étapes ultérieures.



D'autres participants expriment des réserves. LU craint ainsi que la planification financière n'entraîne des retards au niveau de la réalisation. GE demande des paquets plus importants. Selon l'IniAlpes, les investissements urgents ne peuvent pas être repoussés aux calendes grecques. Pro Bahn estime également que l'horizon de réalisation est trop étiré dans le temps. BL et la KÖV Nordwestschweiz remettent en question les priorités fixées. Le comité Pro Wisenberg veut s'assurer que cette manière de procéder n'empêche pas la réalisation de grands projets. Et les Rheinhäfen demandent que la première étape d'aménagement soit étoffée.

L'Union des villes se déclare **EN PARTIE** d'accord mais précise qu'elle trouve discutables les étapes prévues, qui réduisent la sécurité de planification.

StädteallianzVOZCH a répondu **NON** et indiqué qu'elle tenait le PRODES pour une politique des petits pas sans ambition, sans sûreté de planification et sans échéancier contraignant.

### Remarques générales à propos du PRODES

Les remarques générales suivantes ont été faites à propos du PRODES :

#### Demandes de réaffectation de projets dans le premier niveau de priorité

- LU, OW, NW, autres organisations de Suisse centrale : gare souterraine de Lucerne à la place de l'augmentation des capacités sur Rotsee et Fluhmühle – Lucerne. NW indique que les cantons de LU, OW et NW seraient prêts à un cofinancement décisif.
- UR, KÖVZCH : tunnel de l'Axen avec contournement de Flüelen.
- SO, BL, comité du Loetschberg, BS : Wisenberg, nouvelle percée dans le Jura.
- KÖVZCH : Zimmerberg II.

#### Demandes relatives à des projets/offres spécifiques

- ZG : détermination de la meilleure variante pour le Zimmerberg (besoin de financement, délai de réalisation) et préparation de la mise en œuvre avec les cantons.
- Comité du Loetschberg : intégration de l'aménagement complet du Loetschberg dans la deuxième étape.
- BL : contribution fédérale supplémentaire de 100 millions pour le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport.
- SH : regrette l'absence d'annonces relatives à certains projets (RER SH, ligne du Rhin supérieur etc.).
- AI : le concept à 4 trains Zurich – Saint-Gall affaiblit le raccordement de Gossau et, partant du canton d'AI ; dès lors non acceptable et à revoir.
- KÖVNWCH estime que les priorités sont mal fixées et renvoie à la 4<sup>e</sup> voie Liestal – Zurich, au cœur du RER Bâle, à la gare souterraine RBS de Berne et au raccordement de l'EuroAirport.
- TG : à moyen terme liaison RE Saint-Gall – Romanshorn – Constance jusqu'à Singen – Schaffhouse – Bâle, à long terme train BODEX Constance – Rorschach – Coire.
- JU : la ligne du Pied du Jura est désavantagée, le nœud de Delémont est central et il manque la liaison Bienne – Belfort.



- CFF : avec le report de la focalisation sur le transport régional, il convient de relever les indemnités supplémentaires versées par la Confédération pour les prestations TRV, et la réalisation du corridor à 4 mètres est indispensable (via le crédit en faveur du transfert).

#### Autres remarques

- CTP : la suppression des goulets d'étranglement aux heures de pointe est une approche justifiée. Les intentions d'offre des cantons doivent être sérieusement prises en compte (planifications avec bus et trafic local). Il convient également de tenir compte des objectifs supérieurs en termes de mobilité.
- BS : l'attribution aux divers niveaux de priorité ne doit pas seulement se faire selon des critères/résultats liés aux modules régionaux, mais aussi en fonction des objectifs et engagements d'ordre supérieur ainsi que de la question de l'augmentation des capacités.
- NE : implication des cantons dans la planification de PRODES.
- PS : tous les projets PRODES doivent être définis dès maintenant, financement compris. La liste des projets est à développer plus avant sur la base de l'art. 10 LDIF, et un ordre de priorités doit être établi d'après des critères vérifiables ; la liste doit être bien acceptée dans les régions.
- Union des villes : il convient d'établir une planification à long terme contraignante en faisant participer les niveaux cantonaux et communaux.
- SAB, USAM, VAP : regrettent l'absence d'une vue d'ensemble englobant tous les modes de transport, à l'image de ce qui a été fait pour le programme de développement Route 2030.
- CTP, Pro Bahn, BLS, Amis de la nature Suisse, comité Pro Wisenberg, HKBB : meilleure prise en compte du transport de marchandises.
- UTP : plan intégré d'utilisation du réseau alliant le trafic voyageurs et marchandises.

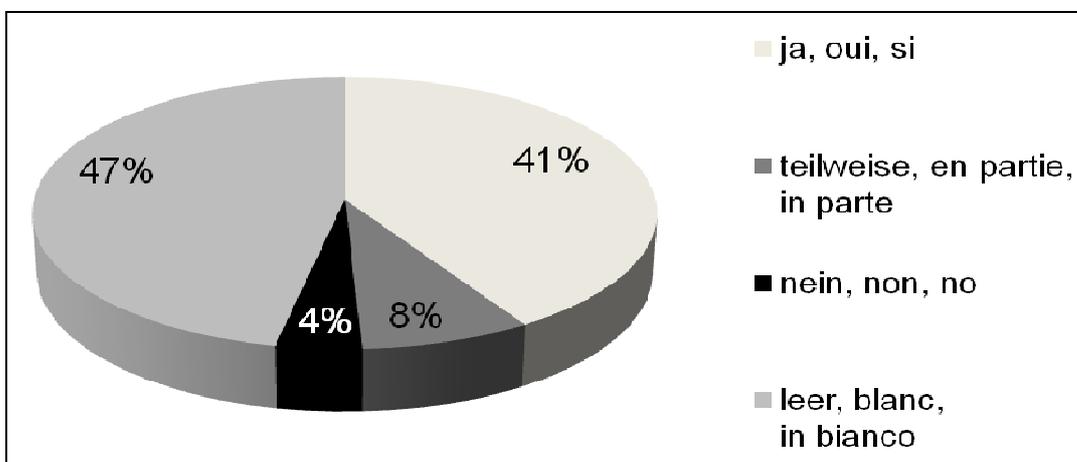


## Question 8 : Que pensez-vous de l'étape d'aménagement 2025 proposée ?

### a) Etes-vous d'accord avec les objectifs de l'étape d'aménagement 2025 ?

#### Tendance générale

La grande majorité des prises de position (51 sur 66) sont favorables aux objectifs de l'étape d'aménagement 2025. 15 participants ont répondu non ou ne sont qu'en partie d'accord. Les objections concernent le montant, jugé trop faible, et la place insuffisante accordée au trafic marchandises dans l'étape d'aménagement 2025.



#### En détail

51 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP, 15 cantons (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, GE, JU), 5 partis (PDC, PLR, PS, Verts, Vert'libéraux), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (SAB), 4 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, Société Suisse des Entrepreneurs, USS, CentrePatronal), 14 organisations et 11 autres intervenants.

Plusieurs participants (BE, LU, ZG, AG, GE, PS, Verts, USS, Litra, CFF, SKS, ATE, IniAlpes, FRC, acsi, AllianceIniTP, WWF) estiment que l'étape d'aménagement 2025 est insuffisante pour atteindre les objectifs visés et demandent dès lors une étape plus importante et une mise en œuvre plus rapide. Pour SZ, TI et economiesuisse, la priorité doit aller à la suppression des goulets d'étranglement. BL et KöVNWCH mettent l'accent sur les goulets d'étranglement situés dans les agglomérations et moins sur ceux situés dans les Alpes. De son côté, economiesuisse souligne que l'aménagement doit se faire en fonction des moyens disponibles et que les besoins du trafic marchandises doivent être mieux pris en considération. Les CFF appellent de leurs vœux une différenciation entre les objectifs inhérents aux CFF et au BLS et ceux des chemins de fer privés. L'USS demande un cadencement au quart d'heure entre Zurich et Berne. Le comité du Gothard souhaite quant à lui que soit rapidement lancée une deuxième tranche englobant les grands projets mis de côté.



10 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord : 3 cantons (FR, VS, NE), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes), 3 organisations et 3 autres intervenants.

L'UTP juge les objectifs justes mais incomplets. Pour FR et l'Union des villes, il n'est pas assez tenu compte de l'achèvement du principe des nœuds. D'autres (Union pétrolière, VAP, Rheinhäfen et Hupac) estiment que le transport (intérieur) de marchandises est insuffisamment pris en considération et plaident pour qu'il prime sur le tourisme. VS et NE regrettent l'absence de projets contraignants dans l'étape d'aménagement 2025. Et les Umweltfreisinnigen SG déclarent n'approuver les objectifs que sous certaines conditions.

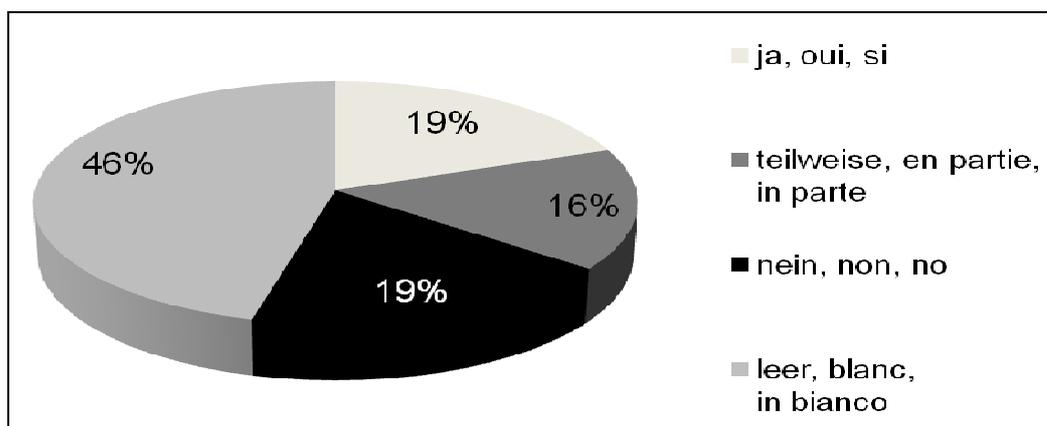
5 participants ont répondu **NON**, à savoir 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (StädteallianzöVOZCH), 2 organisations et 2 autres intervenants.

Les détracteurs mettent en avant une mauvaise fixation des priorités (StädteallianzöVOZCH pour les régions touristiques, Aktion Freiheit und Verantwortung en ce qui concerne le transport de voyageurs en lieu et place du fret, VAP à propos des conditions de production pour le trafic intérieur de marchandises et le comité Pro Wisenberg pour ce qui est de l'axe Est-Ouest). Enfin, le comité du Loetschberg juge les objectifs et les moyens trop modestes.

## b) Etes-vous d'accord avec les projets proposés pour l'étape d'aménagement 2025 ?

### Tendance générale

Les prises de position se partagent équitablement entre OUI (24), EN PARTIE (20) et NON (23). Rares sont les intervenants à approuver sans réserve l'étape d'aménagement 2025 proposée. La grande majorité exige une étape d'aménagement 2025 plus étoffée et/ou une réalisation plus rapide.



### En détail

24 prises de position se sont soldées par un **OUI**, à savoir celles de 3 cantons (NW, GL, VD), de 4 partis (PDC, PS, Verts, Vert'libéraux), de 2 organisations faîtières de l'économie (USS, CentrePatronal), de 8 organisations et de 7 autres intervenants. Plusieurs participants (PS, Verts,



IniAlpes, SKS, ATE, WWF) indiquent que l'étape d'aménagement est insuffisante et trop tardive. VD et le BLS demandent des compléments (voir 8c à ce sujet).

20 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord : 10 cantons (LU, UR, SZ, SO, BS, BL, GR, TI, NE, GE), 1 parti (PLR), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (SAB), 1 association faîtière de l'économie (economiesuisse), 3 organisations et 4 autres intervenants.

Pour economiesuisse, une plus grande attention doit être accordée aux questions liées au transport de marchandises. Le PLR juge les choix parfois difficilement compréhensibles et le rapport coût/efficacité peu clair. BL et KöVNWCH déplorent le manque d'utilité globale, et le SOB souhaite un remaniement des priorités. Pour l'UTP, les choix sont difficilement compréhensibles ; l'UTP estime par ailleurs que le tunnel du Chestenberg est indispensable au cadencement au quart d'heure sur Berne – Zurich et au transport de marchandises. UR et SZ trouvent que la Suisse centrale est désavantagée. SO demande que l'offre de base ZEB soit intégralement mise en œuvre, notamment le relèvement de la vitesse sur Zurich – Soleure – Bienne. GR émet des craintes quant à la mise en application du cadencement à la demi-heure sur Zurich – Coire. D'autres participants regrettent l'absence de projets (BS pour ce qui est des projets mentionnés au point 8c, AG concernant le Chestenberg, le comité du Loetschberg à propos de variantes complémentaires) ou attendent des actualisations (SG à propos des corridors Zurich – Coire et Saint-Gall – Rapperswill).

23 participants ont répondu **NON** : 6 cantons (BE, ZG, FR, AG, VS, JU), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (StädteallianzöVOZCH), 6 organisations et 10 autres intervenants. L'Hupac explique son rejet par une prise en compte insuffisante du trafic marchandises (moins de 15% des projets). StädteallianzöVOZCH trouve que les critères ne sont pas convaincants et demande que la sélection s'opère à l'aune de la contribution des projets à la croissance suisse. Pro Bahn est contre la régionalisation. Et les CFF envisagent d'autres priorités pour l'aménagement. Enfin, différents participants regrettent l'absence de certains projets (voir point 8c).

### c) Si tel n'est pas le cas, quels projets estimez-vous plus urgents ?

#### Tendance générale

Les participants ont cité un grand nombre de projets qu'ils tiennent pour plus urgents. En la matière, ce sont les réflexions régionales ou sectorielles qui dominent.

#### En détail

Les projets suivants ont été cités. Ils se répartissent sur l'ensemble du territoire.

- Nécessité d'une mise en œuvre complète de l'offre de base ZEB (SO)
- Chestenberg (SO : ou alternative, BS, BL, AG, UTP, VAP, economiesuisse, CDS, Union pétrolière, Pro Bahn, CFF, KöVNWCH, IniAlpes, USS)
- Tunnel du Brüttener (economiesuisse, StädteallianzöVOZCH, Union pétrolière, TG, VAP, CDS, Metropolitankonferenz ZH)



- Tunnel de base du Zimmerberg II (ZG, StädteallianzöVOZCH, Metropolitankonferenz ZH)
- Zimmerberg light (comité Zimmerberg light)
- Gare souterraine de Lucerne (LU, comité Tiefbahnhof LU, LuzernPlus, HK ZCH)
- Lausanne – Genève pour le trafic marchandises (Union pétrolière, GE, economiesuisse, VAP, CDS)
- Désenchevêtrement de Bâle Est – Muttenz – Pratteln (BL, comité du Loetschberg, Hupac, KöVNWCH)
- Wisenberg ou nouvelle traversée du Jura (BL, comité du Loetschberg, AG, KöVNWCH, comité Pro Wisenberg, Rheinhäfen, IGöVOCH)
- Aménagement complet TBL, projet de détail (comité du Loetschberg, BLS, VS, SAB, comité Pro Wisenberg, Oustrail, Regionalkonferenz Bern-Mittelland)
- Corridor à 4 mètres du Saint-Gothard (UR, Aktion Freiheit und Verantwortung, Pro Bahn)
- Nouveau tunnel de l'Axen (UR, SZ, Hupac, IniAlpes)
- Raccordement de l'EuroAirport (BS, Aéroport de Bâle-Mulhouse)
- Chantier de transbordement Bâle Nord (BS, Rheinhäfen)
- Mise à double voie dans la vallée de Laufen (BL, KöVNWCH, IGöVNWCH)
- Contournement de Bellinzone : Biasca sud - Camorino (TI, economiesuisse, Hupac, VAP, CDS, IniAlpes)
- Augmentation des capacités sur Schaffhouse – Bülach et contribution aux coûts d'électrification de Schaffhouse – Bâle gare badoise (SH)
- Augmentation des prestations Winterthur (TG)
- 2 liaisons rapides supplémentaires Zurich – Saint-Gall d'ici 2018 sans tunnel du Brüttener (SG, UmweltfreisinnigeSG, IGöVOCH)
- Tunnel du Heitersberg II (Metropolitankonferenz ZH)
- Noyau du RER Bâle (BS)
- Conservation du corridor pour double voie Zurich – Coire (GR)
- Agrandissement de la gare de Berne (BLS, Regionalkonferenz Bern-Mittelland)
- Gümligen – Münsingen (comité du Loetschberg, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, KöVNWCH, BLS)
- Mise à double voie zb (NW)
- Relèvement de la vitesse sur Lausanne – Berne (FR, USS)
- Nœud de Genève, projets de NStCM, MBC, LEB, TRAVYS et CFF (VD)
- Aménagement de la gare de Genève-Cornavin (GE, ville de Genève)
- Modernisation du trafic marchandises sur Stein – Säkingen – Winterthur, Bâle – Delémont – Bienne et Soleure – Payerne – Puidoux (ATE BS/BL, Rheinhäfen)
- Module Arc jurassien (NE)
- Liaison Brugg – Mägenwil (AG)
- Double voie Buchs – Sevelen en lieu et place des investissements sur Sargans – Landquart (Region Sarganserland-Werdenberg, UmweltfreisinnigeSG, IGöVOCH)
- Aménagement de la gare de Stadelhofen (Metropolitankonferenz ZH)
- Modules SOB 2,4 et 5 (SOB)

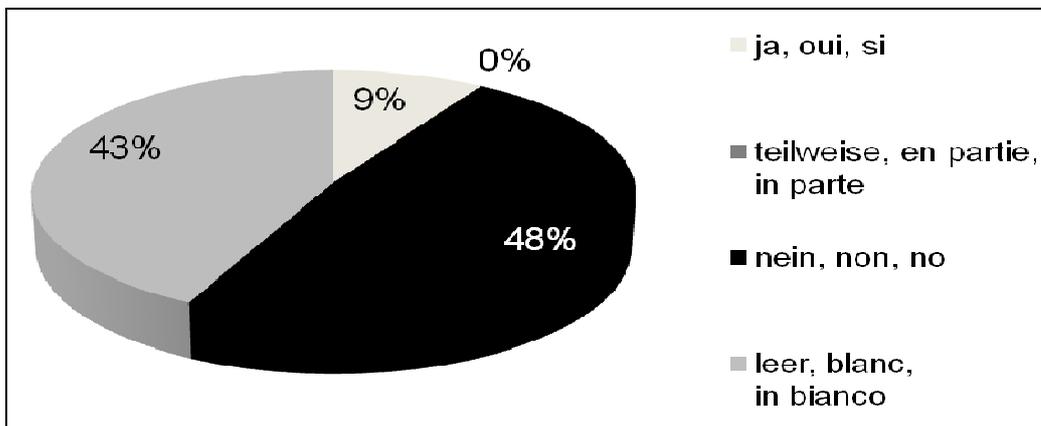


- Gares d'Andermatt, de Zermatt et croisements de l'Oberalp pass (MGB)
- Double voie Uster – Aathal
- Ligne urbaine d'Obersee avec tronçon à double voie d'Uznach à Schmerikon (IGöVOCH)
- Corridor pour le transport combiné via Luino, Chiasso et le Simplon (Hupac)

#### d) Etes-vous d'accord avec le montant prévu pour l'étape d'aménagement 2025 (3,5 milliards de francs) ?

##### Tendance générale

Une grande majorité des prises de position sur le sujet (60 sur 71) ne sont pas d'accord avec le montant prévu pour l'étape d'aménagement 2025, celui-ci étant jugé trop faible. 11 participants ont toutefois approuvé l'enveloppe proposée pour l'étape d'aménagement 2025.



##### En détail

11 participants ont répondu **OUI**, à savoir 2 partis (PDC, PLR), 3 associations faitières de l'économie (economiesuisse, Société Suisse des Entrepreneurs, CentrePatronal), 1 organisation (SVI) et 5 autres intervenants.

Le PDC peut envisager une révision du montant si les projets urgents doivent être réalisés dans le cadre de cette première étape. Le RhB approuve ce montant en tant que variante minimale mais souhaiterait une accélération. Le PLR est également d'accord, mais à condition que le rapport coût/efficacité puisse être mis en lumière, et economiesuisse pour autant que les moyens nécessaires soient disponibles. Le CentrePatronal, la FER et l'ass.rout.VD sont totalement contre une augmentation. Et les UmweltfreisinnigenSG jugent le montant adapté mais la répartition des projets inadéquate.

60 participants ont répondu **NON**, à savoir la CTP, 21 cantons (BE, ZH, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 3 partis (PS, Verts, Vert'libéraux), 3 associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne (Union des villes, SAB,



StädteallianzVOZCH), 1 association faitière de l'économie (USS), 19 organisations et 12 autres intervenants.

Tous les participants ayant répondu non estiment que l'enveloppe est insuffisante et demandent une étape d'aménagement 2025 plus ambitieuse (voir point 8e).

### **e) Si vous accordiez la préférence à une étape d'aménagement plus étendue, quelle serait-elle ? Et par quels moyens supplémentaires serait-elle financée ?**

#### **Tendance générale**

Nombreux sont les participants à considérer comme judicieuse une étape d'aménagement d'un montant de 5 à 6 milliards de francs. D'autres vont plus loin en réclamant jusqu'à 21 milliards. Bon nombre de participants proposent un financement via les fonds fédéraux (voir question 3d). Et les avis quant aux projets à ajouter à l'étape d'aménagement 2025 divergent grandement en fonction des régions ou des secteurs (voir également point 8c).

#### **En détail**

Un grand nombre d'intervenants (ZH, SZ, GL, ZG, SO, GR, BL, GE, AR, TG, VD, PS, Union des villes, BLS, FRC, Hupac, Litra, CFF, SKS, UTP, ATE, WWF, SOB, CTP, Aktion Freiheit und Verantwortung, AllianceIniT, acsi) estiment judicieuse une étape d'aménagement d'un montant de 5 à 6 milliards de francs. D'autres vont plus loin en réclamant 7 (AG, comité du Loetschberg), 8 (VS, Ouestrail), 10 (IniAlpes) ou 21 (Pro Bahn) milliards de francs là où certains ne demandent qu'une petite rallonge (SAB : 4,3 milliards de francs au profit de l'aménagement complet du Loetschberg). Quelques participants seraient prêts à accepter une prolongation du délai de mise en œuvre si l'étape d'aménagement était étendue (par exemple VS).

Les sources de financement proposées sont les suivantes (voir également 3c et 3d) :

- Relèvement de la contribution de la Confédération (SZ, AG, Union des villes)
- Renonciation à la perception d'intérêts sur les avances au fonds FTP (UTP)
- Hausse de la TVA (Hupac)
- Fonds européens (Hupac)
- Recettes supplémentaires via l'impôt sur les huiles minérales (CITraP, ATE)
- Contributions aux projets par les cantons directement concernés (ZG)

#### **Remarques générales à propos de l'étape d'aménagement 2025**

Les remarques générales suivantes ont été faites à propos de l'étape d'aménagement 2025 :

- ZH estime que les travaux de planification en vue de la deuxième étape d'aménagement doivent d'ores et déjà être clairement délimités et cite ainsi le tunnel du Brüttener, la suppression du goulet d'étranglement d'Aathal et la réalisation aussi rapide que possible de la gare de Stadelhofen.

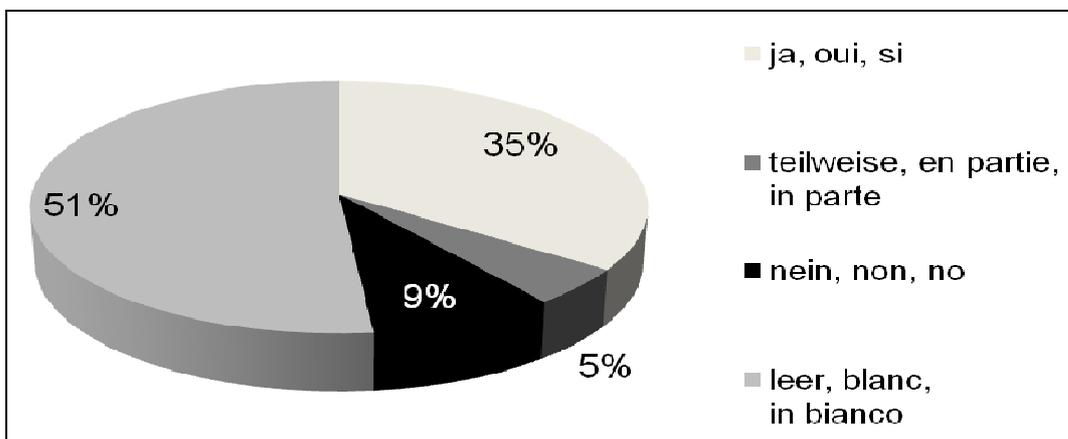


- TG demande une réalisation d'ici décembre 2018 des améliorations de l'offre pour la Suisse orientale définies dans la LDIF, y compris les aménagements financés conformément à la loi sur le raccordement LGV.
- Le CentrePatronal et l'ass.rout.VD estiment que l'étape suivante doit inclure les projets des métropoles Lausanne-Genève, Zurich-Uster, Bâle-Liestal et Berne-Münsingen.
- L'ACS, auto-suisse et la FRS demandent que les projets d'aménagement soient sélectionnés sur la foi du rapport coût/efficacité mais citent aussi d'autres critères, comme la rentabilité, la durabilité, la nécessité et les alternatives envisageables.
- Les CFF précisent que les travaux de planification en vue de l'étape d'aménagement 2030 soient déjà décrits dans l'arrêté fédéral relatif à l'étape d'aménagement 2025.
- Le SOB trouve que les aménagements nécessaires à la circulation de trains à deux étages doivent être accélérés et que les coûts cachés des mesures sont très élevés.
- Région capitale suisse a lancé un projet destiné à optimiser les liaisons ferroviaires pour la Région capitale et contribuera plus tard au programme d'aménagement.
- Metropolitankonferenz Zürich regrette l'absence de délai pour la réalisation des étapes d'aménagement ultérieures.
- La ville de Genève demande une augmentation des capacités de la gare de Genève Cornavin dans le cadre de la deuxième étape.
- L'association Swissmetro demande des crédits de planification pour les 332 km du réseau Swissmetro.
- Rheinhäfen appelle de ses vœux une extension de la première étape d'aménagement jusqu'en 2027.

## Question 9 : Soutenez-vous les adaptations de la LDIF ?

### Tendance générale

La grande majorité des prises de position (43 sur 60) sont favorables aux adaptations proposées de la LDIF. Les objectifs et mesures de la LDIF doivent toutefois être conservés. Les principales critiques concernent le retrait du tunnel du Chestenberg de la LDIF.





### En détail

43 participants ont répondu **OUI**, à savoir 12 cantons (BE, LU, UR, SZ, FR, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 4 partis (PDC, PLR, Verts, Vert'libéraux), 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (SAB), 2 associations faîtières de l'économie (USS, Travail.Suisse), 15 organisations et 9 autres intervenants.

Nombreux sont ceux (FR, JU, Verts, FRC, Pro Natura, SEV, SKS, ATE, WWF, AllianceIniTIP, acsi) qui pensent que les objectifs prévus doivent être maintenus et que les mesures proposées doivent être mises en œuvre. Certains expriment des réserves quant à la suppression de l'article 10 LDIF et à l'étape d'aménagement 2025. Ils demandent par exemple (USS, IniAlpes, UTP) la réalisation du Chestenberg dans le cadre de la première étape d'aménagement, l'ancrage dans le PRODES de l'obligation de réalisation du Chestenberg (CFF) ou l'inclusion des projets abandonnés dans le FAIF à titre de compensation (comité du Loetschberg). Le PLR accepte de renoncer au tunnel du Chestenberg, à l'augmentation des capacités sur Balerna – Mendrisio, à l'aménagement de la gare de Lausanne et à la transformation de la gare de Chiasso. Pro Bahn approuve les adaptations portées à l'article 2.

6 participants se déclarent **EN PARTIE** d'accord, à savoir 2 cantons (BS, BL), 1 association faîtière de l'économie (CentrePatronal) et 3 autres intervenants.

Certains (BS, BL, KöVNWCH, comité du Gothard) se prononcent contre la suppression de l'art. 10 LDIF, BL et BS parce qu'il constitue la base nécessaire à la réalisation du Wisenberg, à moins qu'une disposition transitoire ne soit introduite pour les mesures prévues à l'art. 10 al. 2. KöVNWCH et le comité du Gothard sont contre un abandon du tunnel du Chestenberg. Et le CentrePatronal et l'Ass.rout.VD ne sont d'accord que pour l'adaptation du nœud de Lausanne.

11 participants ont répondu **NON** : 2 cantons (SO, AG), 1 parti (PS), 4 organisations et 4 autres intervenants.

Certains participants sont contre la suppression de l'art. 10 LDIF (AG, comité Tiefbahnhof LU, LuzernPlus, IHK ZCH), cette dernière parce que les engagements concernant Lucerne – Zurich ne sont à ses yeux pas remplis. AG (sauf en cas d'intégration à l'étape d'aménagement 2025), l'Union pétrolière, la VAP et le CDS sont contre une renonciation au tunnel du Chestenberg. SO demande que l'offre ZEB soit mise en œuvre conformément aux délais prévus. Le comité Pro Wisenberg est contre une renonciation au tunnel du Wisenberg et demande que celui-ci soit ancré dans la loi. Enfin, le PS est contre l'adaptation de l'art. 2 LDIF et demande la poursuite des projets prévus à l'art. 10 LDIF ; il estime que le développement du réseau suisse dans son ensemble doit conserver sa base légale.



### 3.4 Autres remarques

#### Question 10 : Avez-vous d'autres remarques sur le projet de consultation ?

##### Remarques des cantons :

CTP : note un manque de vision globale (rail et route). Proposition relative à l'al. 1 et à un nouvel al. 4 de l'art. 51a LCdF. Demande de renégocier chaque année les conventions de prestations.

BE : prévoir une présentation de la solution transitoire fonds d'infrastructure-FIF et une durée illimitée pour le fonds d'infrastructure. Le droit de regard des cantons sur la CP Confédération-CFF doit être maintenu, et l'art. 51 LCdF être adapté en conséquence. Les conventions de prestations avec les ETC doivent être conclues pour 4 ans mais être adaptées chaque année.

UR : la ligne de faite du St-Gothard, la gare d'Altdorf et la gare d'Andermatt sont primordiales pour le désenclavement de la zone alpine centrale.

SZ : la protection contre le bruit doit être traitée en priorité.

ZG : le PRODES étant insuffisamment axé sur les espaces métropolitains, le mitage rural a de beaux jours devant lui.

FR : les CP conclues avec les ET sont trop longues, il faudrait pouvoir les renégocier chaque année (art. 51 LCdF).

FR et GR : la part cantonale de 17% sur les recettes brutes de l'impôt fédéral direct ne doit en aucun cas être réduite.

BL : il convient de coordonner le financement de l'infrastructure ferroviaire et routière et de garantir le financement des prestations de trafic régional sur le long terme.

SH : les offres et projets arrêtés le 11 janvier 2010 par la Metropolitankonferenz Zürich sont insuffisamment pris en compte.

VD : demande que la CTP soit associée sans tarder à l'élaboration du message définitif.

NE : adaptation des art. 48e, 49, 54 LCdF et de la LFIF, en particulier à propos du TransRUN.

##### Remarques des partis

PLR : demande de fermer la porte aux travaux de luxe. Les standards d'aménagement de l'infrastructure appliqués à l'étranger suffisent amplement.

Verts : des explications complémentaires sur les maîtres d'ouvrage indépendants s'imposent dans le message (art. 48e LCdF).

Vert'libéraux : le principe du transfert doit également être ancré dans la Constitution pour ce qui est du trafic marchandises intérieur et l'Assemblée fédérale doit rester compétente pour décider de la ventilation des fonds entre les CFF et les ETC.



### Remarques des associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne

Union des villes : l'implication des communes doit être explicitement mentionnée à l'art. 50 et à l'art. 81a Cst. Les villes doivent également être prises en compte dans les délégations des autorités.

StädteallianzÖVOZCH : le fonds d'infrastructure doit être consolidé et doté d'une durée indéterminée. Pour les projets ferroviaires en agglomération, le droit de regard dont jouissent aujourd'hui les cantons est abusivement rogné. De la transparence est attendue pour ce qui est de la collaboration des CFF au FAIF.

### Remarques des associations faitières de l'économie

USS : le texte doit être le fruit d'une politique consensuelle et susciter l'adhésion des citoyens.

CentrePatronal : il faut tenir compte de la croissance démographique dans les régions et reformuler le nouvel art. 87a Cst. en reprenant le nouvel art. 81a, al. 2, Cst. Publication des analyses des besoins ferroviaires jusqu'en 2030.

### Remarques des organisations

IniAlpes : trouve que le transport de marchandises fait figure de parent pauvre. Les aménagements importants sont tardifs, ou ne seront pas réalisés. Avec la Bourse du transit alpin, le trafic ferroviaire de marchandises pourrait devenir compétitif et nécessiter moins de subventions.

BLS : le prolongement des intervalles d'entretien des lignes est peut-être porteur d'une efficacité accrue, mais pénalise parfois massivement le trafic voyageurs et marchandises.

Pro Bahn : les hausses de coûts sont la conséquence de mesures d'économie passées (reports d'entretien).

CFF : propositions de modifications relatives à divers articles de la Constitution et de lois et à l'arrêté fédéral et plusieurs propositions portant sur le cadre réglementaire.

FP : l'extension de l'offre ferroviaire est susceptible d'alimenter le mitage de la Suisse, ce qui n'est pas souhaitable, et les besoins accrus en électricité risquent d'entraîner indirectement des nuisances pour la nature.

SEV : la marge de manœuvre en termes de gains d'efficacité a été entièrement exploitée. Tout nouveau gain d'efficacité se fera inévitablement au détriment de la santé et de la satisfaction des collaborateurs. Il est en outre important de conserver et de valoriser le savoir-faire interne à l'entreprise.

ASTAG : refuse la modification de l'art. 85, al. 2, Cst. (« transports terrestres » au lieu de « trafic routier »).

FRS, auto-suisse, ACS: rejettent le nouvel article 81a Cst. sur les transports publics.

TCS : refus de l'art. 81a Cst. (offre suffisante dans toutes les régions du pays) si des considérations de demande et de rentabilité ne sont pas formulées. Art. 81a, al. 2, Cst.: accent sur la couverture des frais d'exploitation. Rejet des modifications apportées aux articles constitutionnels 85a (transports terrestres), 86 et 87a, al. 2, let. b, d et e. Clarification du terme « appropriée » à l'art. 87a, al. 3, Cst.



UTP : renonciation à la réduction de l'impôt préalable en matière de TVA car l'auto-imposition de fonds fédéraux est absurde (retour de 1,3 milliard de francs en 30 ans). D'où la proposition d'ajouter un alinéa 4 à l'art. 51a. Proposition de modification de la LFIF concernant l'indexation : évolution totale du PIB, et non moitié.

VAP : pas d'objectifs clairs relatifs aux gains d'efficacité et à l'amélioration des coûts sur l'ensemble du cycle de vie, ni de stratégie de développement précise pour le trafic marchandises.

SVI : soutient explicitement l'art. 4 LFIF (activité de recherche) et estime qu'il doit rester inchangé.

ATE : malgré des délais serrés, le traitement de la consultation et le débat politique ne doivent pas être négligés.

CDS : demande une description plus précise de la stratégie de développement pour le trafic marchandises car il craint que les sillons marchandises ne soient pas garantis.

Comité du Loetschberg : il faut étendre le corridor de 4 mètres à l'axe du Simplon et mettre en œuvre l'harmonisation du financement des entreprises de transport.

Autres prises de position :

SOB : il ne suffit pas d'indiquer les coûts subséquents des investissements, il faut aussi garantir leur financement.

RhB : regrette la localisation inexacte des projets du RhB.



## Annexe 1 : Liste des prises de position reçues durant la procédure de consultation

Abréviation	Expéditeur
<b>1.</b>	<b>Kantone / Cantons / Cantoni</b>
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
<b>2.</b>	<b>In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale</b>
PDC	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero
PLR	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
PS	SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
UDC	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre /



	UDC Unione Democratica di Centro
PCS	Christlich-soziale Partei / PCS Parti chrétien-social / PCS Partito cristiano sociale
Verts	Grüne Partei der Schweiz / Les Verts Parti écologiste suisse / I Verdi Partito ecologista svizzero
Vert'libéraux	Grünliberale Partei Suisse / Parti vert'libéral Suisse
<b>3.</b>	<b>Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna</b>
Association des communes	Association des Communes Suisses
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
StädteallianzöVOZCH	Städteallianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz
Union des villes	Union des villes suisses
<b>4.</b>	<b>Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia</b>
	CentrePatronal
	economiesuisse
	Schweizerischer Arbeitgeberverband / Union patronale suisse / Unione svizzera degli imprenditori
	Schweizerischer Baumeisterverband / Société Suisse des Entrepreneurs / Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
	Travail.Suisse
USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
USP	Schweiz. Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)
USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
<b>5.</b>	<b>Organisationen / organisations / organizzazioni</b>
	Amis de la nature Suisse
	Comité du Loetschberg
	Pro Natura
	Transfair
	Union pétrolière
ACS	Automobile Club de Suisse, ACS
ASTAG	Association suisse des transports routiers, ASTAG
ATE	Association Transports et Environnement, ATE
auto-suisse	Association importateurs suisses d'automobiles, auto-suisse
BLS	BLS
CDS	Communauté d'intérêts commerce de détail Suisse, CI CDS
CFF	Chemins de fer fédéraux, CFF



CITraP	Communauté d'intérêts pour les transports publics, CITraP
EICom	EICom
FCTA	Secrétariat central du syndicat vente, commerce, transport et alimentation, FCTA
Fédération du tourisme	Fédération Suisse du tourisme
FP	Fondation suisse pour la protection et aménagement du paysage, FP
FRC	Fédération romande des consommateurs, FRC
FRS	Fédération routière suisse, FRS
Hupac	Hupac AG
IniAlpes	Initiative des Alpes, comité d'initiative
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz, KF
Litra	Service d'information pour les transports publics, LITRA
Poste	La Poste Suisse
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz
SEV	Syndicat du personnel des transports, SEV
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz, SKS
SVI	Association suisse des ingénieurs et experts en transports, SVI
TCS	Touring Club Suisse, TCS
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile, UPSA
UTP	Union des transports publics, UTP
VAP	Association des chargeurs, VAP
WWF	World Wildlife Fund Suisse, WWF
<b>6.</b>	<b>Autres / réponses spontanées</b>
	Aéroport de Bâle-Mulhouse
	Aktion Freiheit und Verantwortung
	Association ProSwissMetro
	Association Région capitale suisse
	Bezirksrat March und Marchgemeinden
	Cargo Forum Schweiz
	Cercle bruit, Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute
	Comité du Gothard
	Comité Pro Wisenberg
	Comité Zimmerberg light
	Conseil régional du district de Nyon
	ecoglobe.ch
	FDP Luzern
	LuzernPlus
	Ouestrail
	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
	Remontées Mécaniques Suisses



	Schweizerische Liga gegen den Lärm
	Umweltfreisinnige St. Gallen
	Ville de Genève
	Ville de La Chaux-de-Fonds
acsi	Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera italiana
AllianceInTP	Alliance « Oui à l'initiative pour les transports publics »
ass.rout.VD	Association routière vaudoise
ATE BS/BL	ATE, section des deux Bâle
citrap-vaud	citrap-vaud (communauté d'intérêts pour les transports publics Vaud)
Comité Tiefbahnhof LU	Comité de Suisse centrale Tiefbahnhof Luzern
FER	Fédération des Entreprises Romandes (FER)
HKBB	Chambre de commerce des deux Bâle
IGöVNWCH	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz
IGöVOCH	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
IHKZCH	Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz
Infra	Fédération Infra
KöVNWCH	CTP Suisse du nord-ouest
KöVZCH	CTP Suisse centrale
Metropolitankonferenz	Metropolitankonferenz Zürich
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn, RBS
Region Sarganserland	Region Sarganserland-Werdenberg, Region St.Galler Rheintal, Gemeinden des Fürstentums Liechtenstein
RhB	Chemin de fer rhétique
Rheinhäfen (SRH)	Schweizerische Rheinhäfen, ports rhénans en Suisse
SOB	Südostbahn
zb	Zentralbahn
	3 particuliers



## **Annexe 2 : Questionnaire concernant le projet de consultation sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF ; contre-projet à l'initiative populaire « Pour les transports publics »)**

### **Généralités**

#### **1) Grandes lignes du projet**

- a) Etes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet?
- b) Etes-vous d'accord que le FAIF fasse office de contre-projet direct à l'initiative TP?
- c) Etes-vous d'accord avec la création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) pour financer l'infrastructure ferroviaire?
- d) Etes-vous d'accord que le FAIF comprenne aussi une première tranche de mesures de construction concrètes?
- e) Etes-vous d'accord que, par rapport à aujourd'hui, des fonds supplémentaires soient versés au FIF?

### **Questions concernant le financement**

#### **2) Que pensez-vous du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)?**

- a) Etes-vous d'accord que ce fonds serve à financer l'exploitation, le maintien de l'appareil de production et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire?
- b) Etes-vous d'accord que ce fonds soit de durée indéterminée? Si tel n'est pas le cas, quelle durée proposez-vous?

#### **3) Que pensez-vous des recettes proposées du fonds?**

- a) Etes-vous d'accord que les ressources actuellement affectées temporairement au fonds FTP soient versées dans le même cadre au FIF?
- b) Etes-vous d'accord que les fonds provenant jusqu'ici du budget fédéral ordinaire pour financer l'exploitation et le maintien de la capacité de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés soient versés au FIF?
- c) Etes-vous d'accord avec les nouvelles sources de financement proposées (augmentation du prix des sillons, déduction forfaitaire des frais de transport pour l'impôt fédéral direct, contribution des cantons)?
- d) Si vous avez répondu par non à une ou à plusieurs des questions précédentes, à quelles autres sources de financement donneriez-vous la préférence?



#### **4) Répercussions sur les cantons?**

- a) Etes-vous d'accord que le nouveau FIF serve aussi à financer l'intégralité de projets d'aménagement destinés avant tout au trafic d'agglomération, sachant que cela contribuera indirectement à soulager les finances cantonales?
- b) Etes-vous d'accord que les cantons versent une contribution de près de 300 millions de francs par année dans le FIF?
- c) Si tel n'est pas le cas: les cantons devraient-ils verser une contribution plus basse, plus élevée ou ne verser aucune contribution?
- d) Etes-vous d'accord que la contribution des cantons soit fixée en fonction d'une certaine clé de répartition?
- e) A votre avis, quelle clé de répartition tiendrait le mieux compte du bénéfice retiré par les cantons?
- f) Etes-vous d'accord que la déduction forfaitaire des frais de transport soit limitée à l'impôt fédéral direct?
- g) Le financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire des chemins de fer privés – à l'exception de l'infrastructure d'importance nationale – doit-il continuer d'être conjointement assuré par la Confédération et les cantons (réglementation actuelle / réglementation FAIF) ou devrait-il dorénavant relever entièrement du FIF?

#### **5) Que pensez-vous du préfinancement et du cofinancement par les cantons?**

- a) Etes-vous d'accord que les cantons puissent, à certaines conditions, préfinancer certains projets?
- b) Etes-vous d'accord que les cantons puissent, à certaines conditions, cofinancer certains projets?
- c) Etes-vous d'accord avec les conditions décrites?

### **Questions relatives à l'aménagement de l'offre et de l'infrastructure ferroviaire**

#### **6) Comment évaluez-vous la perspective à long terme?**

- a) Etes-vous d'accord avec le développement du réseau ferroviaire suisse en fonction des trois pôles « compléter le système des nœuds », « accroître les fréquences et les capacités » et « accroître la vitesse »?
- b) Etes-vous d'accord que la priorité soit accordée aux deux pôles « compléter le système des nœuds », « accroître les fréquences et les capacités » par rapport au pôle « accroître la vitesse »?
- c) Etes-vous d'accord avec les objectifs de la perspective à long terme pour le trafic des voyageurs et le trafic longues distances? Si tel n'est pas le cas, que proposez-vous?



**7) Que pensez-vous du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES)?**

- a) Etes-vous d'accord avec la direction générale du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire?
- b) Etes-vous d'accord que la cadence semi-horaire soit étendue dans le trafic longues distances?
- c) Etes-vous d'accord que, à long terme, la cadence au quart d'heure soit introduite sur les tronçons très fréquentés (RER et trafic longues distances)?
- d) Etes-vous d'accord que l'on cherche aussi à réduire les temps de parcours en accroissant les capacités?
- e) Etes-vous d'accord avec les mesures visant à renforcer la compétitivité du trafic ferroviaire des marchandises et à garantir plus durablement le trafic par wagons complets isolés en Suisse?
- f) Etes-vous d'accord que des mesures soient aussi prévues pour les chemins de fer privés?
- g) Etes-vous d'accord que l'aménagement ne soit pas planifié et réalisé d'une seule traite, mais en plusieurs étapes d'aménagement?

**8) Que pensez-vous de l'étape d'aménagement 2025 proposée?**

- a) Etes-vous d'accord avec les objectifs de l'étape d'aménagement 2025?
- b) Etes-vous d'accord avec les projets proposés pour l'étape d'aménagement 2025?
- c) Si tel n'est pas le cas, quels projets estimez-vous plus urgents?
- d) Etes-vous d'accord avec le montant prévu pour l'étape d'aménagement 2025 (3,5 milliards de francs)?
- e) Si vous accordiez la préférence à une étape d'aménagement plus étendue, quelle serait-elle? Et par quels moyens supplémentaires serait-elle financée?

**9) Soutenez-vous les adaptations de la LDIF?**

**Autres remarques**

**10) Avez-vous d'autres remarques sur le projet de consultation?**