



L'Assemblée fédérale - Le Parlement suisse

Communiqué de presse CTT-N

**12.016 Initiative populaire «Pour les transports publics» et financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF****Un non à l'initiative populaire, mais un oui franc au contre-projet**

Commissions des transports et des  
télécommunications  
secrétariat  
CH-3003 Berne  
[www.parlament.ch](http://www.parlament.ch)  
[kvf.ctt@parl.admin.ch](mailto:kvf.ctt@parl.admin.ch)

Commission des transports et des  
télécommunications du Conseil national

**La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national soutient à une large majorité le contre-projet direct et le projet FAIF tel qu'il a été adopté par le Conseil des Etats à la session d'hiver. Outre la création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire d'une durée illimitée, le projet FAIF prévoit une première étape d'aménagement de 6,4 milliards de francs. Le financement des travaux sera assuré par le relèvement d'un pour mille du taux de la TVA entre 2018 et 2030.**

Après avoir décidé à l'unanimité d'entrer en matière sur le projet FAIF (12.016) en janvier, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a procédé à la discussion par article du texte. Sur la majorité des points, elle propose à son conseil de se rallier aux décisions du Conseil des Etats. C'est ainsi qu'elle soutient sans opposition la création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire qui servirait à financer aussi bien les investissements que l'entretien de l'infrastructure. Par 14 voix contre 5 et 3 abstentions, la commission approuve en outre, à l'instar du Conseil des Etats, la réalisation d'une première étape d'aménagement pour un montant de 6,4 milliards de francs. Elle estime en effet que l'urgence des projets existants et l'amélioration de l'équilibre régional justifient ce volet de grande ampleur. Pour sa part, la minorité rappelle que la version du Conseil fédéral prévoit elle aussi de réaliser ces travaux, mais ultérieurement.

S'agissant du financement, la CTT-N mise sur les sources proposées par le Conseil fédéral et le Conseil des Etats. Par 15 voix contre 10, elle a refusé de renoncer à l'instauration d'un relèvement supplémentaire du taux de la TVA pour une durée limitée. Différents amendements proposant d'autres sources de recettes supplémentaires ont également été repoussés, tels que celui visant à supprimer complètement, pour des raisons écologiques et liées à l'aménagement du territoire, la déduction fiscale accordée aux pendulaires dans le calcul de l'impôt fédéral direct. La commission a balayé cette proposition par 22 voix contre 2: convaincue que la mobilité fait désormais partie intégrante de notre mode de vie et qu'elle constitue une nécessité économique, elle estime qu'une telle déduction se justifie du point de vue de la systématique fiscale. La proposition inverse, qui visait à ne pas limiter cette déduction car un plafonnement pénaliserait de manière disproportionnée les régions périphériques, d'une part, et les usagers motorisés, d'autre part, a été rejetée par 12 voix contre 9 et 2 abstentions. La majorité de la commission considère que les pendulaires doivent eux aussi contribuer financièrement à l'extension du réseau ferroviaire et estime qu'il est tout à fait indiqué de faire un geste modeste en faveur de l'aménagement du territoire – la Confédération ne devrait pas favoriser fiscalement l'éloignement croissant entre le lieu de travail et le domicile. A l'issue d'une vive discussion, la commission a rejeté par 11 voix contre

9 et 4 abstentions une proposition demandant le relèvement de la contribution des cantons de 500 à 800 millions de francs. S'agissant de l'utilisation des fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales, la CTT-N défend une position différente de celle du Conseil des Etats et du Conseil fédéral: selon elle, ces recettes ne devraient pas alimenter sans réserve le fonds d'infrastructure ferroviaire, mais servir uniquement à compenser la dette accumulée à ce jour par le fonds FTP; une fois cette dette remboursée, elles seraient à nouveau affectées conformément aux dispositions de la Constitution. La proposition allant dans ce sens a été approuvée par 18 voix contre 0 et 7 abstentions.

Les modalités de la participation des cantons au financement de l'infrastructure ont suscité la controverse au sein de la commission. Par 12 voix contre 10, celle-ci s'est prononcée pour le maintien d'un système forfaitaire et la répartition des coûts entre les cantons selon une clé de répartition intercantonale. Elle propose d'inscrire dans la loi que les cantons participent au financement à hauteur de 500 millions de francs par an. Ce faisant, elle entend notamment permettre à nouveau aux cantons de se positionner clairement sur la question.

La commission a par ailleurs rejeté plusieurs propositions dont l'objectif était de défendre davantage les intérêts du trafic de marchandises dans le projet FAIF. Si elle soutient ce principe, elle ne souhaite pas l'inscrire dans ce projet-ci eu égard à la systématique des lois. Elle attend du Conseil fédéral qu'il présente rapidement son projet, prévu de longue date, visant à promouvoir le trafic de marchandises sur tout le territoire.

Par ailleurs, la CTT-N adhère à la disposition ajoutée par le Conseil des Etats prévoyant que les cantons seront associés aux travaux de planification et de coordination. Par 12 voix contre 7 et 3 abstentions, elle a par contre refusé de mentionner explicitement les communes dans la loi, estimant en particulier que les premiers interlocuteurs de la Confédération ne sont autres que les cantons. La commission souhaite néanmoins que la Confédération, les cantons et les entreprises ferroviaires associent judicieusement tous les acteurs concernés aux travaux de planification.

La CTT-N n'a apporté de quelques légères retouches au projet, en ce qui concerne l'ampleur des étapes d'aménagement: elle propose de prolonger un court tronçon au Tessin (accroissement des capacités Bellinzzone – Tenero au lieu de Contone – Tenero) et de définir un nouveau mandat de planification pour ce qui est de la gare de Stadelhofen.

Au terme de la discussion par article, la commission a décidé, par 16 voix contre 9, de proposer que son conseil recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative populaire et d'accepter le contre-projet. Une minorité plaide pour un double oui, et en faveur du contre-projet à la question subsidiaire.

Le Conseil national ne pourra vraisemblablement se pencher sur le projet qu'à la session d'été, étant donné que les préparatifs de la session de printemps ont déjà été achevés.

A l'unanimité, la CTT-N est entrée en matière sur le projet «**Loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer. Révision**» (12.095 n), qui vise à réduire le bruit émis par les chemins de fer grâce à l'introduction de valeurs limites d'émission auxquelles devront satisfaire les wagons existants à partir de 2020. Elle propose à son conseil de se rallier à la totalité du projet établi par le gouvernement: elle a notamment refusé, par 16 voix contre 7 et 1 abstention, d'introduire les valeurs limites plus tôt que prévu; par 15 voix contre 9 et 1 abstention, elle a en outre maintenu la disposition prévoyant que, pour des motifs importants, le Conseil fédéral peut reporter de deux ans au plus l'entrée en vigueur des valeurs limites. Par ailleurs, la commission a approuvé la réduction du crédit d'engagement de 1,854 milliard à 1,515 milliard de francs proposée par le gouvernement, rejetant, par 16 voix contre 7, une proposition visant à renoncer à cette baisse. Au vote sur l'ensemble, elle a approuvé le projet sans opposition.

Berne, le 19 février 2013 Services du Parlement

#### Renseignements

Markus Hutter, président de la commission, tél. 052 244 77 77 / 079 430 24 76  
Stefan Senn, secrétaire de la commission, tél. 031 323 30 11

Vous êtes ici: [Le Parlement suisse](#) > [Communiqués](#) > [2013](#) > [CTT-N: Un non à l'initiative populaire, mais un oui franc au contre-projet](#)

---

© Le Parlement suisse / CH - 3003 Berne, Impressum, Disclaimer