

PS & énergie



Photo: Keystone

Pour que les pendulaires ferroviaires puissent à l'avenir retrouver de la place: le 9 février 2014, la population suisse peut assurer le financement de l'exploitation, de la maintenance et l'aménagement du réseau ferroviaire grâce à la votation sur les transports publics. Des étapes concrètes d'aménagement élimineront des goulets d'étranglement et créeront de nouvelles capacités.

Une étape importante pour les transports publics



par
Evi Allemann,
conseillère nationale
et présidente de l'ATE

La Confédération évalue à environ 25% l'augmentation des prestations de transport sur la route et le rail entre les années 2010 et 2030. Une augmentation d'environ 50% est prévue pour le rail, et même supérieure à la moyenne dans les agglomérations et aux heures de pointe. Il faut s'attendre à une croissance dans les mêmes proportions pour ce qui est du trafic marchandises. Aujourd'hui déjà, les capacités offertes par le rail sont insuffisantes

dans de nombreuses régions et les trains sont surchargés.

De telles prévisions d'augmentation des prestations de transport obligent à élaborer des plans précoces. Deux objectifs doivent être combinés dans cette optique: d'une part, il convient de ne pas miser exclusivement sur le développement et la croissance, mais d'éviter des transports en adaptant leur développement à l'aménagement du territoire et à la politique

d'implantation. Et il faut aussi compenser la part inévitable de la croissance de manière aussi efficace et écologique que possible. Pour cela, le rail est clairement prioritaire.

Contre-projet fort face à l'initiative

L'Association transports et environnement (ATE) et le PS Suisse ont présenté il y a trois ans, en commun avec plus de vingt organisations partenaires, l'initiative populaire «Pour

les transports publics» (Initiative TP). Cette initiative exigeait une redistribution de l'affectation des recettes fiscales tirées de l'impôt sur les huiles minérales: celles-ci devaient être réinjectées pour moitié dans la route et pour moitié dans les transports publics. Le Conseil fédéral et le Parlement ont certes rejeté l'initiative mais ont présenté un contre-projet visant au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. L'urgence de la nécessité d'agir pour le rail a ainsi été reconnue. Le comité d'initiative a donc décidé à l'unanimité au cours de l'été 2013 de retirer l'Initiative TP.

Le fonds d'infrastructure ferroviaire constitue le cœur du projet. Le fonds illimité dans le temps assure tout autant la maintenance et l'exploitation que l'aménagement du réseau ferroviaire. Il constitue le fondement financier aussi bien de l'aménagement que de la maintenance future. Des projets d'aménagement concrets et bien répartis au niveau régional sont de plus intégrés au modèle (cf. contribution page 3).

Des droits égaux pour les pendulaires de la route et ferroviaires

Le projet soumis au vote populaire entend également faire un pas en avant vers une orientation écologique des transports. Le levier écologique du projet réside dans la limitation de la déduction fiscale pour les pendulaires: à ce jour, les frais de déplacement peuvent être déduits des impôts sans aucune limite. Environ 9% des contribuables bénéficient d'une déduction variant entre 7000 et 70 000 francs. Désormais, la déduction ne pourra pas dépasser 3000 francs. Ceux qui effectuent leurs déplacements pendulaires avec leur voiture pourront continuer à déduire leurs frais de déplacement pour les trajets de 20 à 35 kilomètres par jour. La distance pendulaire quotidienne moyenne effectuée en voiture s'élève à 24 kilomètres. Ceux qui disposent d'un abonnement général pourront toujours déduire environ 85% de leurs frais de déplacement. Cela met sur un pied d'égalité tous les pendulaires. Un subventionnement étatique à la conduite automobile disparaît donc dorénavant.

De nouveaux horizons pour les générations à venir

La votation sur les transports publics est une étape importante dans l'histoire ferroviaire suisse, la garantie de l'aménagement d'un système ferroviaire prospère, et ouvre ainsi de nouveaux horizons pour les générations à venir. Ce qui est séduisant dans ce projet, c'est qu'il ne comprend pas uniquement l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Il peut de plus être mis en place avec un financement assuré tout en garantissant le maintien de la maintenance.

En tant que pendulaire, la population suisse porte un intérêt vital aux améliorations constants des transports publics. L'économie tire cependant elle aussi grandement profit d'une infrastructure ferroviaire de qualité et sans cesse améliorée. Un oui convaincant devrait contribuer à la réussite de ce projet.



Plus de place pour les voyageurs

Une image du quotidien: encombrements devant les portes, trains bondés. La votation sur les transports publics permettra de créer des places et augmentera la cadence sur plusieurs trajets.



Des trains de marchandises plus rapides

Le projet crée de nouvelles capacités pour le fret. Des trains de marchandises plus rapides circuleront par exemple entre Genève et Lausanne.



Suppression ciblée de goulets d'étranglement

Entre Lausanne et Genève, sur la ligne du pied du Jura et ailleurs, le rail atteint ses limites. La votation sur les transports publics fournira les moyens financiers pour la suppression future de ces goulets d'étranglement.

A l'avenir, les transports publics seront encore plus utilisés. En approuvant la votation sur les transports publics, nous pourrions créer davantage de places assises et éliminer les principaux goulets d'étranglement. La partie essentielle du projet, le fonds d'infrastructure ferroviaire, sera financée par la Confédération, les cantons et la clientèle.

Assurer le financement des transports publics



par
Edith Graf-Litscher,
conseillère nationale

Il suffit de prendre régulièrement les transports publics pour s'en rendre compte: de plus en plus d'utilisateurs prennent le train, le bus ou le tram, et l'évolution continue dans ce sens (voir page 1). Pourtant, aujourd'hui déjà, le réseau ferroviaire suisse est utilisé à pleine capacité. Une augmentation de l'offre pour les passagers comme pour le fret se heurte à un simple manque d'espace et l'importante fréquentation exige de véritables prouesses du personnel. Et comme si ce développement n'était pas déjà assez difficile à gérer, le réseau ferroviaire doit en plus faire face à un déficit de financement de près d'un milliard de francs par an.

Croissance intérieure

Le projet sur lequel nous sommes appelés à voter relève ces défis. Une première étape de développement s'élevant à 6,4 milliards de francs permettra d'éliminer les principaux goulets d'étranglement du réseau ferroviaire (voir encadré ci-dessus). Puis d'autres étapes suivront en fonction de la situation.

La première phase d'aménagement augmentera le nombre de places assises et les capacités de fret. Contrairement à ce que prétendent certaines voix critiques, l'aménagement ne répond pas à une cacophonie de souhaits régionaux surfaits. Les aménagements ciblés sont nécessaires pour développer le fameux système des points nodaux

des transports publics suisses dans toutes les régions: en effet, la Suisse ne se limite pas à Zurich et à Berne.

Assurance-vie pour les TP

Reste que ce projet est davantage qu'un programme de développement, car il crée un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FAIF). A l'avenir, ce fonds financera tant l'entretien et l'exploitation que l'aménagement du réseau ferroviaire. Le nouveau fonds équilibre les moyens attribués à l'entretien et au développement. Mieux encore, il offre une assurance de financement sur le long terme de par ses moyens dédiés et de durée illimitée. A juste titre, le fonds d'infrastructure ferroviaire peut donc être considéré comme une nouvelle assurance-vie pour les transports publics suisses. Une assurance qui a toutefois un prix: conformément à la volonté du Conseil fédéral et du Parlement, tous les bénéficiaires de transports publics plus performants sont priés de mettre la main à la poche (voir encadré en bas). Ainsi, le prix des billets augmentera, mais les clients ne seront pas les seuls à débours: la Confédération et les cantons apporteront eux aussi leur contribution, une décision légitime au vu des immenses avantages que les transports publics apportent à la société comme à l'économie.

Le 9 février 2014, ce sera au peuple et aux cantons de se prononcer sur l'avenir des transports publics. Même si au Parlement une large majorité de tous bords s'est prononcée en faveur du projet, cette votation sera tout sauf une sinécure. Tâchons de convaincre la population qu'avec ce projet, nous investissons dans une mobilité judicieuse et durable qui pérennise nos emplois.

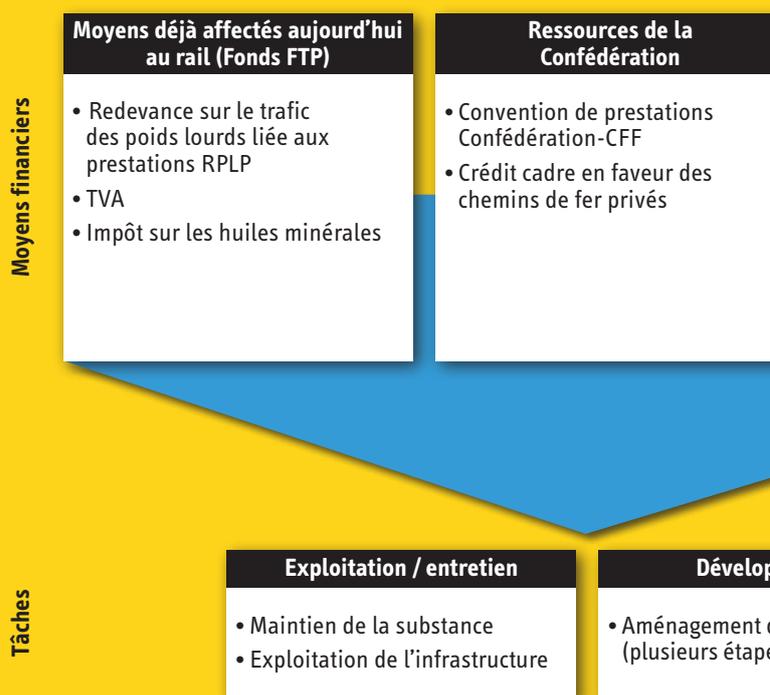
Le fonds d'infrastructure ferroviaire

La première étape d'aménagement comprend notamment:

- Cadence semi-horaire toute la journée Zurich–Lugano, Lugano–Locarno, Berne–Lucerne et Zurich–Coire
- Cadence semi-horaire du RER Aarau–Zurich
- Réduction du temps de parcours Berne–Lausanne avec transfert du gain de temps vers l'ouest à partir de Lausanne (Morges–Nyon–Genève)
- Cadence de 15 minutes toute la journée du RER Bâle–Liestal (Pratteln) et Berne–Münsingen
- Garantie de capacité des sillons pour le trafic marchandises Genève–Lausanne et entre Neuchâtel et Bienne
- Bases pour l'extension de l'offre du RER dans les régions de Berne, Bâle et Genève
- Crédits de planification et d'études: suppression des futurs goulets d'étranglement, notamment sur les tronçons Aarau–Zurich, Zurich–Winterthur et Zurich–Zoug–Lucerne

Source: CFF

Fonds d'infrastructure ferroviaire (FAIF)



Source: Office fédéral des transports, LITRA

En Suisse, les transports publics jouissent d'une popularité comme nulle part ailleurs. Et le mérite en revient notamment à une politique aussi visionnaire que pragmatique. Le 9 février 2014, en approuvant la votation sur les transports publics, nous poursuivons cette politique de succès.

Oui au projet sur les transports publics

Financement du fonds d'infrastructure ferroviaire

Le fonds d'infrastructure ferroviaire sera alimenté par les ressources actuelles du fonds FTP d'environ 1,6 milliard de francs par an. En outre, les entreprises de transport y contribueront à hauteur de 300 millions de francs par an (prix des sillons plus élevé – nouvelle hausse prévue en 2017). De 2018 à 2030, 1‰ de la TVA affluera au FAIF, fournissant des moyens supplémentaires annuels d'environ 360 millions de francs. En outre, la Confédération ajoutera 200 millions de francs par an en limitant la déductibilité fiscale des pendulaires. Les cantons fourniront eux aussi 200 millions de francs supplémentaires par an.

Nouvelles ressources

- Utilisateurs (hausse du prix des sillons)
- Cantons
- Limitation de la déductibilité fiscale des pendulaires sur l'impôt fédéral
- Pour-mille de TVA limité dans le temps

Financement

de l'infrastructure
(FAIF / PRODES)



par
Roger Nordmann,
conseiller national,
vice-président
de l'ATE

La votation imminente s'inscrit dans le lien presque existentiel qui unit notre pays à ses transports publics. Après «Rail 2000» en 1987, après l'initiative des Alpes en 1994, après la décision de construire des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes en 1998, il s'agit de poursuivre la politique à la fois visionnaire et pragmatique qui a permis de mettre sur pied une offre de transports publics aussi exceptionnelle que populaire.

Une politique à la fois visionnaire et pragmatique

Visionnaire, parce que cette politique n'est pas la simple juxtaposition d'investissements sur des kilomètres. Au contraire, la Suisse conçoit les transports publics comme un système qui doit être performant dans sa globalité. Les citoyennes et citoyens l'utilisent d'ailleurs pour ce qu'il est, à savoir un outil très efficace.

Les développements importants auxquels le peuple a toujours souscrit reflètent aussi un système de valeurs: la Suisse aime les transports publics en raison de leur faible impact négatif sur l'environnement, que ce soit en termes d'énergie, de pollution atmosphérique ou d'usage du sol. Un système de transports publics performant et convivial renvoie aussi une certaine conception collective de la vie en société, dont on trouvait déjà les premières traces dans les communaux du Moyen Âge.

Pragmatique, cette politique l'est tout autant. La Suisse n'a jamais mesuré la qualité de ses transports publics au prestige de ses réalisations ou au volume de béton coulé dans ses ponts et ses tunnels. En fait, les transports publics se développent dans une logique d'amélioration progressive, en réfléchissant toujours à l'impact économique et à l'efficacité d'ensemble du système. Cette approche est parfois décriée, par exemple par les amateurs de trains à

grande vitesse qui aimeraient tracer des tronçons rectilignes indépendamment de toute considération sur l'utilité de tels projets.

Victime de leur succès

Paradoxalement, les transports publics sont victimes de leur incroyable succès: l'engorgement menace, la fiabilité n'est plus toujours garantie, le retard d'entretien s'est accumulé et le financement est incertain. Pour toutes ces raisons, le Conseil fédéral et le Parlement proposent au peuple et aux cantons de moderniser le financement de l'entretien et du développement des infrastructures ferroviaires. Il ne s'agit pas seulement de mobiliser des moyens supplémentaires mais aussi, et peut-être avant tout, de fixer des priorités plus claires.

Ainsi, il ne sera plus question de construire des infrastructures nouvelles au détriment de l'entretien de celles qui existent déjà. Après des investissements colossaux pour traverser les Alpes, il s'agit maintenant de renforcer les liaisons ferroviaires sur le Plateau et la capacité d'accueil des gares les plus saturées. Le financement est réparti sur cinq piliers, de manière à ce que chacun y apporte une contribution raisonnable et supportable.

Le projet sur les TP nous séduit

Sans l'initiative «Pour les transports publics» (p. 2) jamais un contre-projet de cette qualité et de cette ampleur n'aurait vu le jour. Pour les lectrices et les lecteurs de «PS et énergie», qui ont renvoyé à eux seuls 25 000 signatures, c'est donc un beau succès.

Il s'agit maintenant de s'engager dans la campagne pour obtenir l'approbation du peuple et des cantons pour ce nouveau dispositif constitutionnel. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, cette votation est tout sauf une promenade de santé. Premièrement, il faudra obtenir la double majorité, c'est-à-dire non seulement l'approbation du peuple mais aussi celle des cantons. Deuxièmement, le lobby automobile va investir des moyens considérables, car il sait qu'un développement à succès des transports publics réduit le marché de la voiture en Suisse. J'espère donc que toutes les citoyennes et les citoyens conscients des enjeux s'engageront pour que le oui l'emporte dans les urnes.



Stratégie énergétique 2050: non à de nouvelles centrales nucléaires. La photo montre une maquette de la nouvelle centrale de Mühleberg.



Le programme des bâtiments de la Confédération sera renforcé par une taxe incitative sur le CO₂ plus élevée.

Le Conseil fédéral admet la nécessité du tournant énergétique. Il a développé un premier paquet de mesures qui montre la bonne direction. Reste que la transition ne se fait de loin pas assez vite.

Stratégie énergétique 2050: nous avançons dans la bonne direction, mais trop lentement



par
Eric Nussbaumer,
conseiller national

Réaliser le tournant énergétique, d'accord, mais pourquoi? Tout d'abord parce que l'état de dépendance de notre économie aux énergies fossiles est inquiétant: nous couvrons 80% de notre voracité énergétique avec du pétrole et du gaz. Deux vecteurs d'énergie qui ne poussent manifestement pas dans nos jardins et qui sont loin d'être inépuisables. Les problèmes de disponibilité et de hausse des prix sont déjà prévisibles, compromettant à long terme notre sécurité d'approvisionnement et notre compétitivité.

Deuxièmement, les énergies fossiles influencent le changement climatique. A quoi s'ajoute que tout accident nucléaire risque d'annihiler les ressources naturelles indispensables à la vie. Tout acteur capable de mettre en place un approvisionnement en énergie comportant moins de risques doit donc le faire.

A mon avis, le tournant énergétique par étapes peut réussir, mais il est temps de nous y mettre, car la recherche nous rappelle régulièrement à l'ordre: le changement climatique ne nous donne plus beaucoup de temps, la finitude des ressources est de plus en plus évidente et,

même après plus de 40 ans d'exploitation, le fonctionnement sûr des centrales nucléaires et l'élimination des déchets radioactifs ne sont toujours pas résolus. Il est grand temps d'opter pour une nouvelle voie.

Oui à l'efficacité énergétique et aux énergies renouvelables – non aux projets nucléaires

Sur la base de ces réflexions, le Conseil fédéral a élaboré un premier paquet de mesures pour la stratégie énergétique 2050. Il propose une révision complète de la loi sur l'énergie et de certaines lois connexes. Nous allons vers le tournant énergétique, cela ne fait aucun doute.

D'autres mesures prévues visent une meilleure efficacité énergétique, notamment en renforçant le programme d'assainissement des bâtiments par une taxe incitative sur le CO₂. Il sera ainsi possible d'accroître les rénovations énergétiques des bâtiments. Une mesure cruciale puisque les bâtiments de Suisse consomment à eux seuls un tiers de notre énergie.

Autre fait encourageant, le paquet de mesures prévoit l'extension des énergies renouvelables. A cet effet, un cadre d'investissement incitatif sera inévitable. Et pour le courant électrique, il s'agira de développer la rétribution à prix coûtant.

Aucune nouvelle centrale nucléaire ne devra voir le jour. Après plus de 40 ans de lutte contre la

technologie nucléaire, la conclusion s'est enfin imposée: l'utilisation civile du nucléaire n'est pas la solution puisqu'elle crée davantage de problèmes et restreint la liberté d'action des générations futures.

Des hésitations incompréhensibles

Bien qu'il aille dans la bonne direction, le paquet de mesures reflète la politique énergétique actuelle, pètrie d'hésitations. Ainsi le nombre de centrales qui seront construites

pour gagner de l'énergie à partir du solaire, de l'éolien et de la biomasse reste limité. En vertu d'une limite de puissance arbitraire fixée à 300 kW, les petites centrales hydroélectriques ne recevront plus aucun appui. On aurait presque l'impression que les solutions renouvelables ne sont pas prises au sérieux. Au lieu de limiter les énergies fossiles, ce sont les renouvelables qu'on limite. Depuis des années, cette inconséquence fait partie intégrante de notre politique énergétique.

Le premier paquet de mesures de la stratégie énergétique 2050

Bénéfices

- Extension du programme des bâtiments de la Confédération
- Extension de la rétribution à prix coûtant pour la production de courant renouvelable
- Pas d'autorisation pour de nouvelles centrales nucléaires
- Efficacité accrue de la part des négociants d'électricité
- Renforcement des prescriptions de consommation pour les appareils électriques
- Limites d'émissions plus strictes pour les voitures et camionnettes

Inconvénients

- Les prescriptions plus strictes pour la construction de nouveaux bâtiments ne sont pas encore connues
- Le nombre de centrales solaires bénéficiant d'une rétribution à prix coûtant reste limité, les petites centrales hydroélectriques sont exclues
- La durée de fonctionnement des centrales nucléaires n'est pas limitée
- La taxe incitative sur le CO₂ pour le trafic est reportée
- Aucun gain d'efficacité sur les installations chaleur-force
- Facilités accordées aux centrales à gaz



Photos: Keystone

Les prescriptions de consommation pour les appareils électriques seront durcies.

L'avis du Conseil fédéral quant à la possibilité de construire de grandes centrales à gaz mérite d'être noté. En effet, il écrit que de telles centrales nécessitent de meilleures conditions d'investissement mais veut en fait dire qu'il faut alléger l'obligation de compenser les émissions de CO₂. C'est en fait la compétitivité avec les investissements dans les centrales européennes qu'on veut niveler vers le bas, contrairement aux énergies renouvelables: là, les conditions d'investissement par rapport au volume ne sont pas ajustées au niveau européen, pourtant supérieur.

Peu de mesures côté trafic

Le tournant énergétique devra aussi s'attaquer au trafic et à sa dépendance au fossile, mais le Conseil fédéral semble désemparé. Son unique mesure est d'adapter les limites d'émissions des voitures neuves au standard de l'UE, rien de bien novateur. Avec son plan directeur, il cherche à analyser les opportunités de la mobilité électrique, en produisant encore plus d'études et de rapports plutôt que d'orienter la politique des transports vers une mixité du trafic plus écologique. Et si, par exemple à partir de 2020, toutes les grandes villes suisses misaient sur des autobus hybrides plutôt que sur des bus roulant au diesel? Le moment est venu, et l'exemple donné par les transports publics helvétiques serait reconnu dans le monde entier. L'affectation d'une partie de la taxe sur le CO₂ sur les

carburants, encore à créer, permettrait d'accélérer la mutation.

Pouvons-nous assumer la transition énergétique?

On me demande souvent si nous pouvons nous payer le tournant énergétique? Ma réponse: oui, nous le pouvons. Depuis la publication du rapport Stern* sur le changement climatique, chacun sait que nous n'avons qu'une option. Nous paierons, même si nous renonçons au tournant énergétique. Mais alors nous paierons pour les dommages dus au changement climatique, pour leur réparation et leur élimination. Si par contre nous lançons dès aujourd'hui le tournant énergétique, nous payons pour une énergie propre et davantage d'efficacité énergétique. Toute économie nationale qui mise à longue échéance sur des objectifs durables préférera payer pour un approvisionnement énergétique moins risqué, indépendant et socialement acceptable.

La direction prise par le premier paquet de mesures de la stratégie énergétique 2050 est donc la bonne. Si nous voulons éviter les coûts des dégâts futurs, il nous faut accélérer la conversion du système énergétique.

* En 2006, Nicholas Stern, ancien chef économiste de la Banque mondiale, a publié un rapport qui rend compte des effets économiques du réchauffement mondial. Ses conclusions: ne pas agir nous coûterait beaucoup plus cher que de prendre des mesures immédiates. Le rapport a été rédigé à la demande du gouvernement britannique.

Le groupe de travail «PS & énergie»

Le groupe de travail «PS & énergie» veut faire connaître et mettre en œuvre la politique énergétique et environnementale du PS Suisse. Il est composé de spécialistes des domaines de l'énergie et de l'environnement du groupe socialiste de l'Assemblée fédérale et d'autres spécialistes intéressés.

Les dons reçus par «PS & énergie» sont affectés à des campagnes politiques et à des projets de politique énergétique et environnementale.

Jusqu'ici, le groupe de travail a soutenu financièrement les projets et organisations suivants:

- SUFO – Sozial- und Umweltforum Ostschweiz
- «Berne renouvelable» (votation du 3 mars 2013)
- Alliance «Non au nucléaire»
- Association Initiative pour le paysage
- Comité Mühleberg – illimité-non
- Lancement et dépôt de l'initiative Cleantech du PS
- Opposition à la demande d'exploitation illimitée de la centrale nucléaire de Mühleberg
- Initiative pour le climat (initiative notamment lancée par le PS)
- Association Initiative Climat
- Sommet de l'énergie du PS «Des dangers du nucléaire au potentiel des énergies renouvelables»
- Contribution à l'élaboration du papier de perspective du PS Suisse «Sortir du nucléaire, c'est faisable et c'est l'avenir – vers un approvisionnement basé sur les énergies renouvelables»
- Contribution à «KLAR! Schweiz» pour le soutien de l'expertise de John Large sur la «démonstration de la faisabilité» de la Nagra
- Financement de l'expertise juridique «Consultation lors de la construction de nouvelles centrales nucléaires»
- Alliance «OUI à l'initiative pour les transports publics»

Je tiens à mon environnement

Si vous voulez apporter votre soutien aux projets de politique environnementale du PS Suisse et recevoir quatre fois par an «PS & énergie», envoyez votre adresse par e-mail à energie@pssuisse.ch



Impressum PS & énergie paraît quatre fois par an en français et en allemand. Un abonnement de trois ans à cette publication est compris pour les donatrices et les donateurs à partir d'un montant de 5.– francs. Dons: CP 30-66582-6, PS & énergie, 3001 Berne. **Editeur/rédaction:** Parti socialiste suisse, Spitalgasse 34, 3001 Berne, fax 031 329 69 70, e-mail: sonnenklar@spschweiz.ch **Rédaction:** Jacqueline Badran, conseillère nationale; Didier Berberat, conseiller aux Etats; Pascale Bruderer, conseillère aux Etats; Max Chopard, conseiller national; Claudia Friedl, conseillère nationale; Chantal Gahlinger, secrétaire politique; Reto Gamma, chef de projet recherche de fonds; Beat Jans, conseiller national; Barbara Marty Kälin, ancienne conseillère nationale; Jacques-André Maire, conseiller national; Nadine Masshardt, conseillère nationale; Roger Nordmann, conseiller national; Eric Nussbaumer, conseiller national; Rudolf Rechsteiner, ancien conseiller national; Silva Semadeni, conseillère nationale. **Traitement rédactionnel et production:** Gallati Kommunikation, Zurich. **Maquette:** Purpur AG für Publishing und Communication, Zurich. Imprimé en Suisse. **Tirage:** 50 000 exemplaires.



Imprimé sur papier certifié FSC
SDB-COC-20186
FSC Trademark 1996
Forest Stewardship Council A, C, v