

## 10.20 Initiative populaire fédérale « Pour les transports publics »

---

- 2009, 17 mars : l'Association Transports et Environnement (ATE) lance la récolte de signatures pour son initiative populaire fédérale « Pour les transports publics » ([12.016](#)). L'ATE justifie l'initiative par le fait de la constante augmentation de l'utilisation des transports publics, s'ensuit une surcharge chronique du réseau. Pour cette raison, le développement de l'infrastructure et de l'offre est urgent et incontesté. Pour financer les nouveaux projets d'infrastructure, l'initiative « Pour les transports publics » propose de modifier la redistribution des taxes sur les hydrocarbures.

Cette initiative a la teneur suivante :

I La Constitution fédérale est modifiée comme suit:

*Art.81a (nouveau) Transports publics*

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

*Art 86, al.3, 3<sup>ter</sup> (nouveau), 4 et 5 (nouveau)*

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

- a. pour moitié aux tâches prévues à l'art. 81 a ; l'encouragement se fait principalement par le financement des infrastructures;
- b. pour moitié aux tâches et dépenses suivantes liées à la circulation routière :
  1. construction, entretien et exploitation des routes nationales,
  2. mesures destinées à promouvoir le trafic combiné et le transport de véhicules routiers accompagnés,
  3. mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations,
  4. contributions destinées aux routes principales,
  5. contributions pour la construction d'ouvrages de protection contre les sinistres dus aux éléments naturels et pour les mesures de protection de l'environnement et du paysage que la circulation routière rend nécessaires,
  6. participation générale au financement, par les cantons, des routes ouvertes à la circulation des véhicules à moteur,
  7. contributions aux cantons dépourvus de routes nationales.

<sup>3<sup>ter</sup></sup> Le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales est affecté aux tâches et dépenses liées à la circulation routière au sens de l'al. 3, let. B.

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

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

II Les dispositions transitoires de la Constitution fédérale sont modifiées comme suit:

*Art 196, ch. 3, al. 2, let. C*

*3. Disposition transitoire ad art. 87 (Transports)*

<sup>2</sup> Pour financer les grands projets ferroviaires, le Conseil fédéral peut :

- c. utiliser des fonds provenant de l'imposition des carburants en vertu de l'art. 86, al. 3, let. A.

*Art 197, ch. 8 (nouveau )*

*8. Disposition transitoire ad art. 86 (Impôt à la consommation sur les carburants et autres redevances sur la circulation)*

L'affectation des moyens en vertu de l'art. 86, al. 3, prend effet trois ans au plus tard après l'acceptation de l'art. 81a par le peuple et les cantons.

L'ATE aura jusqu'au 17 septembre 2010 pour récolter les 100'000 signatures nécessaires.

- 2010, 6 septembre : avec 140'009 signatures, l'initiative populaire fédérale « Pour les transports publics » est déposée à la Chancellerie fédérale.
- 2010, 1<sup>er</sup> octobre : la Chancellerie fédérale annonce que l'initiative populaire fédérale « Pour les transports publics » a officiellement abouti, ayant réuni 139'653 signatures valables.
- 2011, 31 mars : le **Conseil fédéral** met en consultation ses propositions relatives au financement futur et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF ; [12.016](#)). Le projet assure un financement durable, mais requiert des fonds supplémentaires. Il constitue un **contreprojet** direct à l'initiative populaire « Pour les transports publics » (cf. le [communiqué de presse](#) de l'Office fédéral des transports).
- 2012, 18 janvier : le **Conseil fédéral** adopte son message relatif à l'initiative populaire « Pour les transports publics ». Il rejette cette initiative et lui oppose un contre-projet direct avec le projet relatif au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le financement de l'exploitation, du maintien de l'appareil de production et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire doit être assuré par un nouveau système financier (cf. le [message](#) du Conseil fédéral ; [12.016](#)).
- 2012, 3 décembre : le **Conseil des Etats** se rallie au Conseil fédéral à propos de l'initiative populaire « Pour les transports publics » et décide de prolonger le délai de traitement de l'initiative populaire jusqu'au 6 mars 2014. ([12.016](#)).  
En ce qui concerne certains projets en suspens liés à l'initiative populaire resp. au contreprojet FAIF,
  - Loi fédérale sur le financement de la construction des infrastructures ferroviaires
  - Arrêté fédéral sur l'étape de construction 2025 des infrastructures ferroviaires
  - Arrêté fédéral sur le crédit d'engagement sur l'étape de construction 2025 des infrastructures ferroviairesle Conseil des Etats prend des décisions différant des propositions du Conseil fédéral.
- 2012, 10 décembre : le **Conseil national** se rallie à la décision du Conseil des Etats de prolonger le délai de traitement de l'initiative populaire au 6 mars 2014.
- 2013, 19 février : 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 (cf. le [communiqué de presse](#)).
- 2013, 17 juin : le **Conseil national** élimine les dernières différences par rapport au Conseil des Etats concernant la « Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF). Ainsi le projet est prêt pour le vote final.
- 2013, 21 juin : avec 144 voix contre 40 et 7 abstentions au Conseil national et avec 44 voix contre 0 et 1 abstention au Conseil des Etats la « **Loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire** » (FAIF) est **adoptée** au **vote final**.  
En même temps, les chambres rejettent l'initiative populaire « Pour les transports publics »

- 2013, 28 juin : le comité de l'initiative « Pour les transports publics » retire son projet au profit de la contre-proposition directe « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF). Les initiants entendent ainsi contribuer à garantir durablement le financement futur des transports publics. Ils reconnaissent en outre que le FAIF contient une proposition équivalente à celle de l'initiative en termes de financement (voir [communiqué de presse de l'ATE](#)).
- 2014, 9 février : l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est **accepté** comme contre-projet direct à l'initiative populaire « Pour les transports publics » en **votation populaire** par 62 % des votants et par la quasi-totalité des cantons.