

Décision du Conseil fédéral sur la politique des transports

21.01.2011

D'un coup d'oeil

L'entretien, l'exploitation et le développement judicieux des infrastructures nécessitent des ressources supplémentaires, c'est un fait. L'initiative de l'Association transport et environnement (ATE) n'est pas une bonne solution et n'aurait pas réuni une majorité, même en l'absence d'un contre-projet. Celui proposé par le Conseil fédéral a été élaboré dans l'urgence et sans consultation de l'économie, ce qui est regrettable. *economiesuisse* salue en revanche la simplification du financement du rail et la participation accrue des utilisateurs aux coûts. Elle juge, par contre, problématique la création d'un fonds de durée illimitée ainsi que l'affectation prévue de ressources générées par la route pour financer le rail.

Dans la politique des transports, les incitations jouent un rôle important. Des prix qui ne sont pas établis selon le principe de causalité, pour les abonnements par exemple, aboutissent à une surconsommation de prestations, à des goulets d'étranglement artificiels et à des difficultés financières. La proposition du Conseil fédéral va donc dans la bonne direction. Instaurer la transparence au niveau du financement des transports est également important. Par conséquent, il faut saluer le principe de la création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire qui démêle des flux financiers actuellement forts enchevêtrés. La reconduction illimitée et tacite de son financement pose par contre problème. Aujourd'hui déjà, des voix s'élèvent contre le refinancement du fonds FTP, lequel est massivement endetté. Il importe de rembourser les dettes de ce fonds, comme l'a proposé le Conseil fédéral. À cet égard, il convient de s'assurer que le recours à un fonds ne conduise pas à un relâchement de la discipline budgétaire. Par ailleurs, il faut supprimer les financements croisés

entre la route et le rail. Une prolongation tacite du fonds n'est pas la solution adéquate pour atteindre cet objectif. L'aménagement de la réforme rail 2030 en plusieurs projets partiels constitue également un point positif. Cela donne davantage de flexibilité pour la réalisation des projets à long terme. La sélection de ces derniers doit se faire en fonction de leur rapport coût-utilité.

Par ailleurs, il importe de se pencher sur divers conflits d'objectifs au sein de la politique des transports. Ainsi, viser un transfert du trafic de marchandises de la route au rail, d'une frontière à l'autre, devient nettement plus compliqué dès lors que la priorité est donnée au transport de voyageurs. Cette situation n'est pas amenée à changer prochainement, dans la mesure où des infrastructures de transports initialement prévues pour le transport de marchandises, comme les NLFA, sont de plus en plus utilisées pour le transport de voyageurs.

Le développement du trafic d'agglomération avec des trains régionaux qui circulent sur les mêmes sillons que le trafic de marchandises et le transport de voyageurs (international) ne contribue pas non plus à faciliter la circulation. Ces conflits doivent également être évoqués et résolus dans le cadre d'une politique des transports durable. Une mobilité des marchandises et des personnes à la fois efficiente et fiable reste l'objectif principal, avec un choix du mode de transport qui doit être laissé à l'utilisateur. Dans cette optique, une confiance accrue dans les vertus du marché serait souhaitable.