

Financement du rail : pas de pseudo-solutions

31.05.2013

D'un coup d'oeil

Une infrastructure ferroviaire performante, efficace et solidement financée est dans l'intérêt de l'économie. Le projet relatif au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) que le Conseil national traitera la semaine prochaine pose des jalons importants. L'économie estime que les infrastructures financées grâce aux ressources de la Confédération doivent s'inscrire dans une perspective nationale. Elle s'oppose aux faux-pas financiers et aux pseudo-solutions.

L'infrastructure ferroviaire helvétique est excellente et son utilité pour l'économie et la société est incontestée. Le rail est un pont entre les salariés et les employeurs, il rapproche les entreprises de leurs clients et de leurs marchés et constitue l'épine dorsale de la Suisse en tant que destination touristique. Ces faits ainsi que des trains de plus en plus souvent surchargés de pendulaires ont incité le Conseil des États à étoffer le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) et à porter le crédit de 3,5 milliards à 6,4 milliards.

Ce projet figure au programme de la première semaine de session du Conseil national. Les délibérations de sa Commission des transports n'annoncent aucun changement de cap. L'irruption des intérêts régionaux dans le débat et de pseudo-solutions de financement sont les principales causes de cette évolution. La situation était pourtant claire : l'aménagement du rail, financé principalement par des ressources de la Confédération, doit se fonder sur des priorités nationales. Le Conseil fédéral avait d'ailleurs suivi ce principe dans son projet.

Des points fondamentaux du projet n'ont pas été examinés jusqu'ici. C'est pourtant important et urgent car le financement proposé sera ancré dans la Constitution et s'appliquera indéfiniment. Aux yeux d'économiesuisse, les questions suivantes doivent à nouveau faire l'objet d'un examen attentif :

L'affectation de l'impôt fédéral direct serait une erreur : Le projet prévoit d'affecter une part de l'impôt fédéral direct au financement du rail, ce qui serait une première. La mesure prend la forme d'une limitation des frais de transport des pendulaires fiscalement déductibles (déduction des frais de transport des pendulaires). L'impôt fédéral direct est la principale source de revenu de la Confédération, après la TVA. Elle finance le budget général et donc n'importe quelle tâche fédérale. L'affectation d'une partie de cet impôt pénaliserait les autres tâches qui ne bénéficient pas d'un tel privilège. Comme le montre l'exemple de la TVA, l'affectation de recettes fiscales ouvre la porte à des hausses d'impôt. Chaque fois que des ressources supplémentaires sont demandées, la TVA est mise à contribution – c'est le cas avec les projets additionnels du FAIF. L'impôt fédéral direct doit être mis à l'abri de ces pressions. Un changement de pratique aurait des conséquences nuisibles. À cela s'ajoute que la limitation des frais de transports des pendulaires déductibles et la hausse d'impôt qu'elle implique, sont arbitraires sous l'angle de la systématique fiscale et pénalisent unilatéralement les pendulaires se déplaçant en voiture.

Impôt sur les huiles minérales : le quart NLFA doit à nouveau bénéficier à la route : Le projet prévoit d'utiliser des ressources générées par l'impôt sur les huiles minérales pour financer le rail (300 millions par an, réservés temporairement pour la construction de la NLFA), alors que rien ne le justifie dans une perspective englobant tous les moyens de transport. La route connaîtra de gros problèmes de financement à moyen terme et un relèvement de l'impôt sur les huiles minérales est prévisible. Dans ces circonstances, il n'est pas admissible sur le plan matériel que davantage de ressources soient détournées de leur but premier, sans compter que cela menace le financement futur du rail. Le monde politique est donc invité à tenir parole et consacrer à nouveau la part des recettes de l'impôt sur les huiles minérales à la route une fois que les projets en lien avec la NLFA seront achevés.

Des projets régionaux nécessitent un engagement accru des cantons : Une proposition minoritaire déposée au Conseil national demande que la contribution des cantons au financement futur du rail soit portée de 500

millions à 800 millions. Le fait est que les projets venus s'ajouter au projet présentent une utilité régionale particulièrement forte. Les cantons doivent donc participer davantage à leur financement. À l'heure actuelle, le processus de décision relatif au trafic régional comporte des incitations inopportunes. Celles-ci devraient être atténuées au moins pour l'aménagement futur des infrastructures.

Limitation du fonds d'infrastructure à 2030 : Le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) doit permettre d'ancrer le mécanisme de financement prévu pour l'aménagement du rail de manière contraignante au niveau constitutionnel. Limiter le fonds à 2030, comme le demande une proposition minoritaire, permettrait au Parlement et au peuple, d'examiner régulièrement l'adéquation des solutions de financement adoptées et de les adapter si nécessaire. Ce système de renouvellement périodique s'applique aux impôts majeurs de la Confédération et fonctionne sans problème.

Lorsqu'il se prononcera sur le FAIF, le Conseil national devra tenir compte des conséquences de ses décisions. La première phase de développement, qui atteint désormais 6,4 milliards de francs, engendrera des coûts supplémentaires, qui poseront problème au fonds d'infrastructures ferroviaire à l'avenir. Les coûts d'exploitation et d'entretien restreindront les possibilités pour l'élimination urgente de goulets d'étranglement et autres projets. Des décisions (trop) hâtives ne sont pas une nouveauté. Nombreux sont ceux qui estiment aujourd'hui que les projets de raccordement aux lignes à grande vitesse (LGV), décidés il y a quelques années seulement, auraient pu être de dimension plus modeste et qu'ils ne seraient pas planifiés de la même manière aujourd'hui.

Si le pouvoir politique décidait de maintenir cette première phase pour des motifs de politique régionale, il faudrait au moins présenter au peuple un projet reflétant de manière transparente son coût total, y compris toutes les hausses d'impôt nécessaires et les coûts d'entretien – sans faux-pas financiers ni pseudo-solutions.