

Infrastructure ferroviaire : éviter de cimenter les financements croisés

18.01.2012

D'un coup d'oeil

Le Conseil fédéral a adopté aujourd'hui le message relatif au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). economiesuisse s'oppose à des hausses d'impôt et aux financements croisés et demande que les usagers assument une plus grande part des frais. Quant aux nouveaux projets d'infrastructure, ils doivent être évalués strictement sur la base de critères de rentabilité.

Le projet relatif au FAIF sert de contre-projet à l'initiative de l'ATE « Pour les transports publics » qui vise à détourner vers les infrastructures ferroviaires encore davantage de ressources générées de la route. economiesuisse rejette cette initiative.

Le projet FAIF propose une solution de financement pour le transport ferroviaire. Un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) doit permettre de financer l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des infrastructures à partir d'une même caisse. Ce fonds remplacerait celui pour les grands projets ferroviaires (FTP). economiesuisse a examiné cette proposition d'un œil critique et peut soutenir une telle solution uniquement si les critères stricts évoqués par le Conseil fédéral sont respectés : pas d'endettement, remboursement et rémunération des dettes du fonds FTP et application du frein à l'endettement. Les moyens actuels du fonds FTP seraient transférés au nouveau fonds. Cela concerne les recettes de la RPLP ainsi que le pour-mille de TVA, qui deviendraient des sources de financement permanentes. economiesuisse rejette ce type de solutions sans limite temporelle. Le financement croisé via l'impôt sur les huiles minérales (quart NLFA) serait maintenu, mais seulement jusqu'en 2030. Si economiesuisse salue la fixation d'une échéance, elle émet des réserves quant au maintien du financement croisé du rail par la route.

economiesuisse rejette la déduction forfaitaire des frais de transport pour l'impôt fédéral direct que le Conseil fédéral maintient dans la version retravaillée du projet (possibilité de déduire 3000 francs au maximum au titre des frais de transport pour les usagers de la route et du rail). Cela représente une hausse d'impôt et implique une affectation non désirable de recettes fiscales supplémentaires. En ce qui concerne l'augmentation de 100 millions de francs du prix des sillons, annoncée par le Conseil fédéral pour 2017, economiesuisse considère qu'elle est trop basse. L'organisation estime par ailleurs qu'il faut accroître nettement la part des coûts de l'infrastructure ferroviaire financée par les usagers. Dans la mesure où de nouveaux financements sont nécessaires, ceux-ci sont à chercher en premier lieu du côté des utilisateurs des infrastructures. Enfin, les potentiels d'optimisation de l'efficacité semblent toujours insuffisamment exploités, avant tout par les exploitants.

Pour l'infrastructure ferroviaire suisse, une approche cohérente accordant un rôle central au financement, est juste. C'est également juste de financer les coûts ponctuels et d'exploitation avec un fonds unique. Il est important

que les frais d'exploitation soient couverts – si besoin aux dépens de nouveaux aménagements. De plus, de nouveaux projets doivent être priorisés strictement, sur la base de critères de rentabilité macroéconomiques et de gestion d'entreprise. Aux yeux d'economiesuisse, plusieurs questions sont encore ouvertes en lien avec le programme de développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire (PRODES) qui fait également partie du projet.