economiesuisse

# Un conflit d'objectif entrave le transfert du trafic marchandise de la route au rail

Lors d'une conférence de presse, l'Association des chargeurs VAP, le Swiss Shippers' Council, HUPAC, Cargo Domizil et Transwaggon AG ont présenté leur position au sujet du transport de marchandises, du point de vue des clients du rail. economiesuisse a pu exposer ses idées en matière de financement des transports : le financement par les usagers doit être renforcé pour le rail et il convient de résoudre le conflit d'objectif entre le transfert de la route au rail et la priorisation du trafic.
Le Conseil fédéral oppose à l'initiative de l'ATE « Pour les transports publics », qui entend consacrer au rail davantage de ressources générées par la route, le projet baptisé FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). Ce dernier propose une autre solution de financement pour le trafic ferroviaire : un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) doit permettre de financer l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des infrastructures. Il remplacerait l'actuel Fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP), dont une partie du financement actuel alimenterait le nouveau fonds. Cela aurait pour effet de cimenter le système actuel de financement croisé entre la route et le rail.

economiesuisse rejette l'initiative de l'ATE et considère qu'un contre-projet ne serait pas nécessaire. Dans l'optique de la politique budgétaire, le fonds FAIF proposé n'est pas la meilleure solution. La déduction forfaitaire des frais de transport pour l'impôt fédéral direct, que le Conseil fédéral souhaite maintenir, équivaut à une hausse d'impôt, qu'economiesuisse n'approuve pas. En ce qui concerne l'utilisation des recettes générées par l'impôt sur les huiles minérales, la redevance autoroutière et la RPLP, le Conseil fédéral propose en outre de remplacer, dans la Constitution, le terme de « circulation routière » par « transports terrestres ». Cela ouvrirait la porte à d'autres financements croisés

entre la route et le rail, ce à quoi economiesuisse s'oppose fermement.

**Un éventuel fonds devrait être limité dans le temps et respecter des conditions strictes**

Si un fonds est effectivement voulu, economiesuisse estime qu'il doit obligatoirement être créé pour une période limitée. C'est le seul moyen de s'assurer que son utilité sera périodiquement examinée. De plus, la création du fonds devrait respecter des conditions strictes : pas d'endettement, remboursement et rémunération des dettes du fonds FTP, application du frein à l'endettement, pas d'extension du financement croisé en faveur du rail et pas de hausses d'impôts cachées (par le maintien illimité du pour-mille de TVA en faveur du rail ou une déduction forfaitaire des frais de transport des pendulaires, par exemple).

Aux yeux d'economiesuisse, une approche cohérente du développement de l'infrastructure ferroviaire et une focalisation sur son financement est juste. Les coûts d'investissement et d'entretien doivent en effet être couverts. economiesuisse estime aussi que les usagers doivent participer davantage que prévu au financement. On ne saurait admettre qu'ils n'assument pas même 25 % des coûts d'exploitation et d'entretien du réseau ferroviaire. Dans ce contexte, il faut aussi noter l'existence d'un conflit d'objectif entre le mandat de transfert de la route au rail des marchandises inscrit dans la Constitution et la faible priorité donnée au trafic marchandises comparativement au transport de voyageurs. Ce conflit doit être résolu. Enfin, les projets d'infrastructure doivent être priorisés strictement sur la base de critères de rentabilité uniformes et transparents, prenant en compte les aspects macroéconomique et de gestion d'entreprise.