



Le financement durable des infrastructures de transport doit s'appuyer sur une approche globale des transports

La Commission des transports du Conseil national s'est penchée pour la première fois sur le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Elle poursuivra ses délibérations le 18 février. Une optique globale, englobant l'ensemble des modes de transport, s'impose.

economiesuisse soutient le projet FAIF proposé par le Conseil fédéral et opposé à l'initiative de l'ATE. L'économie est consciente de l'importance des infrastructures ferroviaires pour la place économique suisse. Il est également clair que la route joue un rôle encore plus important pour les entreprises au quotidien. En effet, la route absorbe quelque 80 % du trafic voyageurs et 60 % du transport de marchandises.

La Confédération estime que les besoins financiers du rail d'ici à 2030 peuvent atteindre jusqu'à 42 milliards de francs. Cela représente un montant énorme pour le budget de la Confédération. Le tableau est similaire du côté de la route : les besoins financiers, pour le même horizon, pourraient atteindre jusqu'à 47 milliards de francs. Il importe par conséquent de faire preuve de prudence si on souhaite garantir la qualité des infrastructures de transport routier et ferroviaire à long terme.

Quand on examine l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, il faut tenir compte des besoins financiers de la route. En effet, les difficultés de financement d'un mode de transport affectent aussi l'autre. Dans ce contexte, economiesuisse salue le souhait exprimé par la majorité de la Commission que le financement du

rail soit mieux coordonné avec celui de la route ([communiqué de presse](#)).

Il est possible que la commission ne tienne pas compte de cette suggestion. Les membres de la commission auraient pourtant suffisamment d'éléments, dans le projet FAIF, pour faire du bon travail.

Exemple n° 1

Les recettes de la RPLP : aujourd'hui déjà, les deux tiers des recettes brutes de la RPLP (800 millions par an environ) sont consacrées à l'aménagement du rail. En maintenant ce transfert de ressources, on cimente le financement croisé du rail par la route.

Exemple n° 2

Le quart NLFA : chaque année, quelque 280 millions de francs générés par l'impôt sur les huiles minérales sont versés au fonds FTP (ou au fonds d'infrastructure ferroviaire qui lui succèdera peut-être). L'utilisation de ces ressources est discutable quand on sait que, selon le plan financier actuel, les caisses de la route connaîtront des problèmes de financement à partir de 2016.

L'évolution des ressources disponibles pour la route est influencée par deux tendances contraires. D'une part, les recettes de l'impôt sur les huiles minérales diminuent continuellement depuis 2008. La tendance vers une baisse de consommation des véhicules entraîne une baisse des recettes générées par cet impôt. D'après des estimations de l'Office fédéral des routes, elles reculeront de 15 % à 20 % entre 2016 et 2030. Par rapport aux recettes actuelles (3,5 milliards de francs environ), la baisse atteindra donc 700 millions de francs d'ici à 2030. D'autre part, les besoins de financement de la route croissent sous l'effet de l'augmentation du trafic, du développement du réseau routier et d'exigences techniques accrues.

Dans le cadre de ses délibérations sur le FAIF, la Commission des transports du Conseil national doit impérativement tenir compte de ces considérations. La reprise des financements croisés actuel dans le fonds d'infrastructure ferroviaire doit être remise en question. À défaut, cela suscitera des problèmes ces prochaines années. Au plus tard, lorsqu'il s'agira de doter le financement de l'infrastructure routière de bases saines.