

**Conférence de presse du 31 août 2007 du Comité
« L'économie refuse l'augmentation de la RPLP »**

Gregor Kündig, membre de la direction d'economiesuisse

RPLP : l'absence de contrôle des coûts dans le domaine des projets ferroviaires est la source des problèmes

À l'époque, economiesuisse – en l'occurrence son prédécesseur le Vorort – a soutenu l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations afin de financer des projets ferroviaires et de désengorger les routes. Des considérations de politique des transports ainsi que de politiques européenne et environnementale avaient fait pencher la balance dans ce sens. economiesuisse ne regrette pas cette décision.

Cependant, il faut se demander aujourd'hui s'il est judicieux ou non de relever une nouvelle fois les tarifs de la RPLP. La question porte sur un accroissement des recettes à 1,3 milliard de francs, contre 1,2 milliard de francs actuellement. L'incidence économique ne paraît pas très importante à première vue, néanmoins, cette augmentation équivaut à une hausse de 8 % environ. En outre, la RPLP a déjà généré 1,3 milliard de francs en 2006, selon le compte financier de la Confédération.

Ce n'est pas seulement l'alourdissement de la taxe qui nous ennuie. L'imposition des poids lourds sur la base des normes d'émission EURO nous pose aussi un sérieux problème. Si la distinction en fonction des émissions est en principe sensée, et nous ne la contestons pas, la solution proposée par le DETEC ne tient pas suffisamment compte des particularités de la Suisse. Pour diverses raisons, le renouvellement du parc des poids lourds suisses est plus lent que celui des poids lourds étrangers qui transitent par notre pays. Il existe un vrai risque de discrimination des transporteurs suisses par rapport aux transporteurs étrangers. Il importe de parer à ce risque.

Un autre problème majeur concerne l'utilisation des ressources du fonds FTP, en partie alimenté par les recettes de la RPLP, et sa hauteur. Dans la perspective de la votation de 1998, les autorités avaient doté le fonds FTP de 30,5 milliards de francs. Le DETEC propose désormais d'injecter un milliard supplémentaire. Par ailleurs, certains parlementaires parlent de prolonger le délai de remboursement des prêts ou d'assouplir le taux d'endettement maximal, afin de permettre la réalisation de projets ferroviaires supplémentaires dans le cadre du futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Il est d'ores et déjà clair que le fonds FTP sera fortement sollicité par les éléments venus compléter ultérieurement le projet des NLFA et qu'il y aura moins de ressources disponibles pour les autres projets ferroviaires. Au lieu de serrer les cordons de la bourse et de respecter le cadre voté par le peuple et les cantons il y a moins de dix ans, certains politiciens veulent ouvrir un peu plus le robinet et faire passer à la caisse, une fois de plus, le trafic routier, et donc l'économie et les

consommateurs. Du point de vue de la politique financière, une telle décision est inacceptable vis-à-vis des générations futures et des contribuables. Peter Siegenthaler, le directeur de l'Administration fédérale des finances, a très justement mis en avant ces risques. Compte tenu du fait que la limite des avances a déjà été considérablement relevée et qu'il faut respecter les délais de remboursement prévus, economiesuisse considère que le cadre financier actuel doit suffire pour les projets ferroviaires futurs et les transversales alpines.

Dans la procédure de consultation relative au ZEB, qui vient de s'achever, presque toutes les régions réclament la réalisation de projets ferroviaires supplémentaires, ce qui accroît le risque de dépenses supplémentaires massives et de non-respect du cadre financier du fonds FTP. Pour éviter une telle évolution, comme elle s'est produite dans le dossier des raccordements aux lignes à grande vitesse (projets LGV), economiesuisse exige l'établissement de critères objectifs permettant de fixer un ordre de priorité clair des projets ferroviaires les plus urgents et de couper ainsi l'herbe sous les pieds de ceux dont les revendications relèvent uniquement de considérations de politique régionale. Concrètement, il s'agit d'évaluer le degré d'utilisation et la rentabilité des différents axes ferroviaires. Cette tâche ne peut être accomplie actuellement, faute de transparence et d'éléments de comparaison suffisants. Le processus de sélection que nous proposons permettrait d'affecter de façon sensée des ressources publiques limitées aux projets les plus urgents. Les données nécessaires existent probablement, mais les CFF ne les mettent pas à disposition pour d'obscures raisons, comme le relève le rapport de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) sur les transports terrestres. De ce fait, le contribuable ne peut pas savoir si ses impôts sont utilisés de manière efficiente. Il faut que cela change.

Il est évident que le manque de transparence concernant des éléments de décision primordiaux encourage la multiplication des revendications et favorise le dépassement du cadre financier. En outre, il met à mal la confiance des milieux économiques dans une utilisation judicieuse des ressources que procure la RPLP. Le manque de transparence réduit aussi la disponibilité à fournir des ressources supplémentaires.

En résumé, economiesuisse aboutit à trois conclusions :

- Dans l'éventualité d'une modification des tarifs de la RPLP, il faut mieux prendre en compte la composition du parc des poids lourds suisses.
- Avant de relever à nouveau la RPLP, il faut clarifier la question du respect des exigences liées au fonds FTP. Une utilisation judicieuse des ressources financières implique l'établissement d'un ordre de priorité des différents projets, sur la base du degré d'utilisation et de la rentabilité des lignes ferroviaires.
- L'un dans l'autre, il faut éviter de charger le bateau et tenir compte du fait que l'économie suisse a besoin de conditions-cadre compétitives. C'est essentiel, si nous souhaitons que les entreprises suisses continuent d'enregistrer des succès dans le contexte de la concurrence mondiale. Les conditions-cadre sont la somme d'une infinité d'éléments. Les charges imposées au transport routier en font partie.