

COMMUNIQUÉ

Grands projets ferroviaires: le Conseil fédéral abandonne le principe de causalité

Proposition inacceptable

Suivant la proposition de l'Office fédéral des transports (OFT) et de l'Administration fédérale des finances (AFF), le Conseil fédéral entend transférer sur les usagers privés de la route la part que les chemins de fer auraient dû assumer au coût des grands projets ferroviaires (FinTP). En agissant de la sorte, le Conseil fédéral abandonne définitivement le principe de causalité dans le financement de l'infrastructure ferroviaire. Inversement, le trafic routier se voit imposer des coupes massives alors que le montant des réserves disponibles atteint 3,5 milliards de francs et que la construction routière accumule des retards énormes. Il est dès lors inacceptable pour la Fédération routière suisse FRS que le mode de transport route doive maintenant aussi payer la part du rail aux projets FinTP.

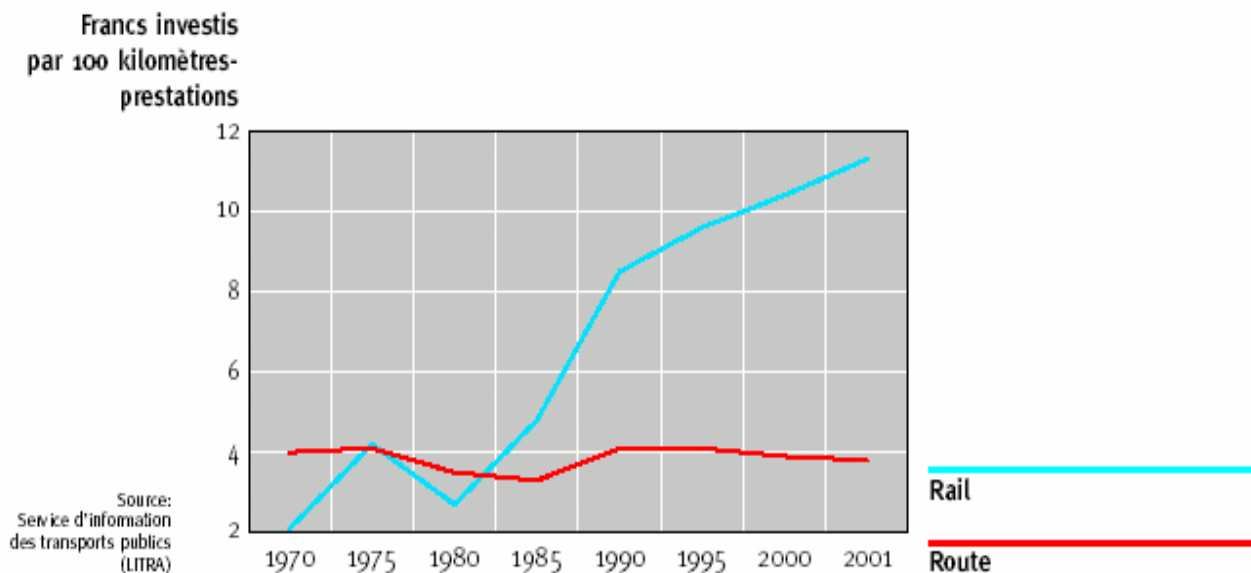
Le 19 mars dernier, l'OFT et l'AFF ont annoncé ensemble que les chemins de fer (CFF et BLS) ne pourraient, dans les années à venir, ni rétribuer ni rembourser les prêts prélevés sur le marché des capitaux pour financer les grands projets ferroviaires dans une proportion de 25% au maximum des investissements (2003: environ 486 millions de francs). L'OFT et l'AFF ont donc proposé de supprimer ces prêts et de les remplacer par des avances de la caisse fédérale. Du coup, le fonds FinTP est prolongé pour une durée indéterminée jusqu'à ce que le dernier centime des avances de la Confédération soit remboursé. Dans son rapport sur les grands projets ferroviaires publié aujourd'hui, le Conseil fédéral annonce qu'il a suivi les propositions de l'OFT et de l'AFF. Il abandonne ainsi définitivement le principe de causalité dans le financement de l'infrastructure ferroviaire.

Si on part des kilomètres-prestations effectués par les différents modes de transport, on constate que le clivage entre les investissements pour la route et ceux pour le rail ne cesse de s'approfondir (voir graphique ci-dessous). Bien que la «caisse routière» affiche des réserves de quelque 3,5 milliards de francs et malgré le retard pris par la construction routière, l'infrastructure routière est négligée depuis des années par le Conseil fédéral et le parlement. Dans le domaine des routes principales, par exemple, les cantons ont annoncé de nombreux nouveaux projets exigeant un crédit global de 760 millions de francs pour la période 2004 à 2007. La Confédération met certes 765 millions de francs à disposition pour cette période, mais ce montant sera presque totalement absorbé par l'achèvement des travaux relatifs à des programmes précédents sur le réseau des routes principales. Pour la période 2004 à 2007, le Conseil fédéral ne versera donc qu'environ 90 millions de francs.

Dans ce contexte et après le net rejet du contreprojet avanti, qui aurait permis une adaptation des infrastructures routières aux besoins réels, il est inacceptable pour la Fédération routière suisse FRS que le mode de transport route doive désormais aussi assumer, via la RPLP et les impôts sur les huiles minérales, la part de 25% du rail au projet FinTP. Par contre, la Fédération routière suisse FRS pourrait entrer en matière sur une augmentation de la part de TVA qui passerait de 1 pour-mille aujourd'hui à 3 pour-mille (ce qui produirait de rentrées supplémentaires de l'ordre de 600 millions de francs). Si la FRS adopte cette position, c'est parce que la Confédération réalise avec ces grands projets ferroviaires, et notamment avec les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) et leurs deux axes (St-Gothard et Loetschberg), un projet totalement disproportionné qui répond à des considérations avant tout politiques. Cette offre de transport n'a strictement aucun rapport avec le mode de transport route. Elle constitue en fait une tâche fédérale.

Le procédé du Conseil fédéral est d'autant plus choquant et douteux que le gouvernement ne procède pas à une analyse des réductions possibles du programme de construction FinTP avant de transférer tout simplement les charges aux usagers de la route. Or, le financement des grands projets ferroviaires est menacé et le souverain a clairement fait comprendre, en rejetant le contreprojet avanti, qu'il exigeait aussi des économies dans le domaine des transports. Le Conseil fédéral se dérobe aujourd'hui et préfère renvoyer sa décision à 2007/2008.

Développement des investissements dans les infrastructures de transport



Berne, le 7 avril 2004