

COMMUNIQUÉ

Grands projets ferroviaires: le principe de causalité ne vaut plus pour les chemins de fer

Un affront monstrueux

La Fédération routière suisse FRS est consternée par le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) et de l'Administration fédérale des finances (AFF) de transférer sur le trafic routier privé la part des chemins de fer aux coûts des grands projets ferroviaires. Ce procédé supprime ou plutôt inverse le principe de causalité dans les transports ferroviaires. Après le refus du contreprojet avanti, qui aurait dû apporter au trafic routier un renforcement de ses infrastructures conformément à ses besoins, cette proposition de l'OFT et de l'AFF constitue un affront aux yeux de la Fédération routière suisse FRS.

L'OFT et l'AFF ont annoncé en commun aujourd'hui que les chemins de fer (CFF et BLS) ne pouvaient ni rétribuer, ni rembourser dans les années à venir les emprunts faits sur le marché des capitaux pour financer au maximum 25% des investissements (2003: environ 486 millions de francs) relatifs aux grands projets ferroviaires. L'OFT et l'AFF proposent donc de renoncer à ces emprunts et de faire avancer ces sommes par la caisse fédérale. Ainsi, le fonds Fin-TP fonctionnera pendant une durée indéterminée, c'est-à-dire jusqu'au remboursement intégral des avances de la caisse fédérale.

Cela signifie concrètement que la part de 25% des chemins de fer aux coûts des grands projets ferroviaires sera à l'avenir mise à la charge du fonds Fin-TP, donc que le trafic routier privé devra également assumer la part des chemins de fer par le biais de la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et les impôts sur les huiles minérales. L'OFT et l'AFF suppriment donc totalement le principe de causalité puisque les chemins de fer n'auront à l'avenir plus rien à payer pour leur infrastructure. Pire, le principe de causalité est inversé en ce sens que le trafic routier doit désormais financer l'infrastructure des grands projets ferroviaires. Aux yeux de la Fédération routière suisse FRS, il s'agit là d'un affront d'autant plus monstrueux que le souverain vient de refuser nettement le contreprojet avanti.

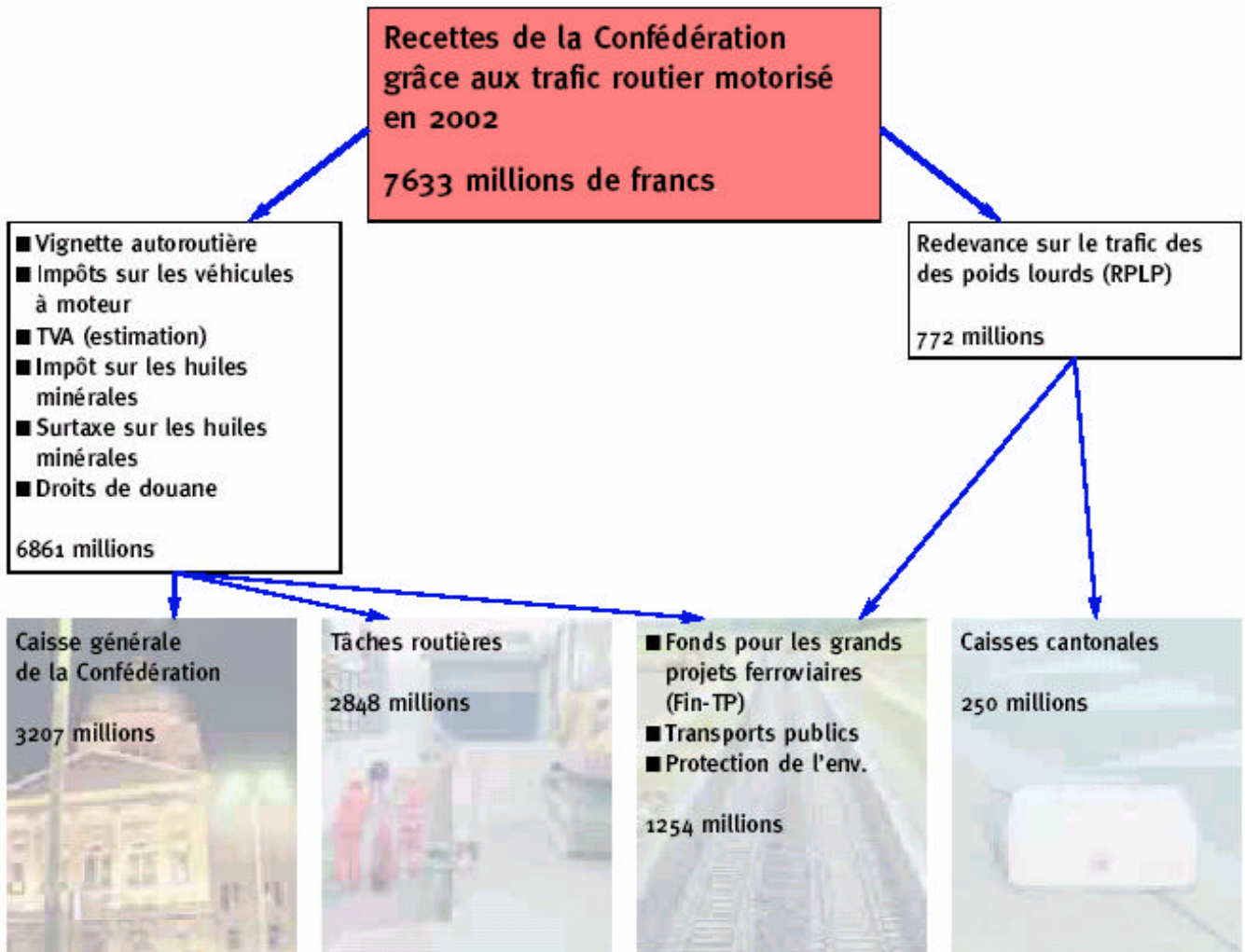
Cette situation révèle une fois de plus l'absurdité de ces grands projets ferroviaires qui, pour des raisons purement politiques, visent à mettre en place une offre de transport totalement surdimensionnée avec les deux axes du St-Gothard et du Loetschberg. Cette offre n'a aucun rapport avec le mode de transport qu'est la route. Par contre, elle constitue de toute évidence une tâche de la Confédération. Absurde aussi le fait que l'OFT et l'AFF n'aient pas commencé par tailler sérieusement dans le programme de construction alors que le financement est menacé et que le souverain

a clairement fait comprendre, en rejetant le contreprojet avanti, qu'il fallait économiser aussi dans l'infrastructure de transport.

Aujourd'hui déjà, les automobilistes suisses ainsi que la branche indigène des automobiles et des transports assument l'essentiel des coûts de l'infrastructure routière et versent de surcroît une contribution notable à la mise en place de l'infrastructure ferroviaire. De plus, la majeure partie des impôts frappant le trafic routier n'est pas affectée selon la Constitution fédérale. En d'autres termes, les usagers – suisses, essentiellement – des routes font année après année un gros effort pour renflouer une caisse fédérale qui a bien du mal (voir schéma ci-dessous).

Financement de notre mobilité

Les usagers de la route financent l'infrastructure routière et une bonne partie de l'infrastructure ferroviaire



Source: Département fédéral des finances (DFF), Office fédéral des routes (OFROU)

Berne, le 19 mars 2004