

PH, PDC Suisse, Klaraweg 6, Case postale 5835, 3001 Berne

Office fédéral des transports
Division Politique
3003 Berne

Berne, le 5 juillet 2011

Consultation concernant le Projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames et Messieurs,

Vous nous avez invités, par votre courrier du 31 mars 2011, à vous faire part de nos observations concernant le Projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de nous exprimer et vous soumettons ci-après notre position.

Pour le PDC, un système de transport efficace accroît l'attrait de la (place économique) Suisse et la qualité de vie. Le réseau de transports doit être performant, fiable, économique et doit couvrir l'ensemble du territoire. Les goulets d'étranglement doivent être éliminés ; pour ce faire il y a lieu de développer nos infrastructures ferroviaires. La Suisse dispose actuellement d'infrastructures ferroviaires performantes. Cependant, elle est désormais confrontée au défi de maintenir la qualité des réseaux malgré des prévisions d'utilisation en forte hausse. Ainsi, l'attention doit se focaliser sur le maintien de la qualité et de la fiabilité actuelle, et sur le financement de l'extension du réseau.

Renoncer à des investissements publics dans les infrastructures de transports n'est pas une option valable, et cela engendrerait des coûts indirects plus importants que les investissements eux-mêmes. Une politique des transports durable se conçoit à long terme, avec une fiabilité financière et législative pour le développement de projets, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien.

Nous sommes conscients que les investissements nécessaires sont importants et que les ressources à disposition selon le système actuel ne vont pas en s'accroissant (p.ex. impôts sur les huiles minérales), ce qui rend la recherche de nouvelles sources de financement indispensable.

Le PDC soutient le Projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) dans ses grandes lignes. Le réseau ferroviaire suisse doit être en mesure de répondre aux besoins aussi bien du transport de personnes et de marchandises,

que de ceux des villes, agglomérations et régions périphériques. Il contribue de manière importante au développement de notre pays et à la cohésion nationale.

A. Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

Le PDC salue la création d'un fonds non-limité dans le temps pour l'exploitation, l'entretien et l'extension de l'infrastructure ferroviaire. Ce fonds apporte des avantages décisifs en comparaison aux instruments de financement actuels. Il fournit une sécurité de planification à long terme aussi bien pour l'infrastructure ferroviaire que pour les finances de la Confédération.

B. Transfert du fonds FTP

Le PDC soutient l'affectation des versements du fonds FTP actuellement limité dans le temps au Fonds d'infrastructure ferroviaire. Il est indispensable que les versements issus de la RPLP, de l'impôt sur les huiles minérales et de la taxe sur la valeur ajoutée en faveur du réseau ferroviaire soient maintenus.

Le PDC est toutefois d'avis qu'il ne serait pas opportun d'augmenter les contributions de l'impôt sur les huiles minérales en faveur de l'infrastructure ferroviaire, comme le demande l'initiative populaire « Pour les transports publics ». L'infrastructure routière est en effet également confrontée à des défis importants, en particulier en matière de goulets d'étranglement, d'augmentation de trafic, et d'entretien et développement du réseau. Le financement de ces travaux nécessitera à moyen terme également des fonds supplémentaires.

C. Fonds fédéraux généraux

Selon le projet FAIF, les 2,2 milliards de francs du budget ordinaire affectés jusqu'ici à la convention sur les prestations entre la Confédération suisse et les CFF et au crédit-cadre pour les chemins de fer privés alimenteront le fonds d'infrastructure ferroviaire. Celui-ci devrait être indexé annuellement sur le renchérissement ferroviaire et la croissance économique.

Pour le PDC, le niveau d'adaptation annuel du fonds doit correspondre au développement économique. Le Conseil fédéral insiste sur l'augmentation importante des besoins supplémentaires pour l'exploitation, l'entretien et le développement du réseau ferroviaire. Il est donc indispensable que le Conseil fédéral apporte des fonds fédéraux généraux qui correspondent au développement réel. **Le PDC demande donc que la participation financière de la Confédération à partir du budget ordinaire au Fonds d'infrastructure ferroviaire ait une croissance annuelle minimum équivalente à la croissance du Produit Intérieur Brut (PIB).**

D. Participation de la Confédération via les finances fédérales

Dans son rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse de septembre 2010, le Conseil fédéral insiste sur l'importance économique des réseaux d'infrastructure, et souligne que le développement de l'infrastructure de transport est une tâche essentielle de la Confédération. Dans son projet, le Conseil fédéral propose que les besoins de financement supplémentaires soient couverts par une plus grande participation des utilisateurs, des cantons, et des exploitants du réseau (gains d'efficacité). La Confédération est toutefois également bénéficiaire d'un réseau ferroviaire compétitif. Un réseau de transport public efficace est l'épine dorsale de l'économie suisse, et génère donc des revenus fiscaux pour la Confédération. Pour le PDC, la Confédération doit donc également participer de manière significative au financement des besoins supplémentaires de l'infrastructure de transport via des moyens publics. **Le PDC demande donc que la Confédération participe à hauteur de 300 millions de francs par année aux besoins supplémentaires en matière de transport, via un financement spécial pour les transports ferroviaires.** Nous sommes convaincus que cette contribution substantielle de la Confédération est indispensable. C'est uniquement avec une répartition équilibrée des coûts que le projet FAIF pourra réunir une majorité.

E. Renforcement du financement par les utilisateurs

Tout comme le Conseil fédéral, nous sommes d'avis qu'un vaste réseau ferroviaire et une offre de transports publics dense a son prix. Il est donc logique que les usagers des transports publics y contribuent. Avec l'augmentation du prix des transports publics et la forfaitisation de la déduction fiscale pour les pendulaires, les utilisateurs passent toutefois deux fois à la caisse selon le projet soumis à la consultation. En outre, les entreprises de transports publics ont déjà plusieurs fois revu leurs tarifs à la hausse durant ces dernières années, et d'autres augmentations ont déjà été annoncées pour les prochaines années. Pour le PDC, une trop forte augmentation des tarifs pour les utilisateurs pourrait créer des inégalités au sein de la population, et mettre en péril l'objectif principal du Conseil fédéral d'une politique des transports durable, en provoquant une modification notable de la répartition modale des transports publics vers les transports privés. **Le PDC demande ainsi au Conseil fédéral de renoncer à la deuxième étape d'augmentation des prix prévue pour 2017, et de s'en tenir à une augmentation de prix de 200 millions de francs pour la période 2013-2025. En outre, le PDC tient à ce que ces augmentations se fassent de manière différenciée selon si elles s'appliquent à la première classe ou à la deuxième classe, afin d'atténuer l'impact de ces augmentations sur le pouvoir d'achat des bas revenus, de la classe moyenne et des familles. L'augmentation des tarifs pour la deuxième classe ne devrait ainsi pas dépasser annuellement le niveau de croissance de l'indice des prix à la consommation (IPC). Les augmentations pourraient être plus substantielles pour la première classe.**

F. Déduction forfaitaire des frais de transport

Le PDC est conscient du problème de la déduction fiscale des frais de transport, et de la nécessité de dégager de nouvelles sources de financement pour les transports publics. Une forfaitisation de cette déduction assurerait une égalité de traitement pour tous les pendulaires, quel que soit leur choix de moyen de transport. **Ainsi, une majorité du PDC soutient l'idée d'une forfaitisation de la déduction fiscale des frais de transports, même si nous demeurons réservés sur la mise en œuvre de cette mesure**, notamment quant aux conséquences qu'elle pourrait avoir sur les régions périphériques et de montagne.

La proposition de ramener la déduction forfaitaire des frais de transport au niveau d'un abonnement TP communautaire de une à deux zones ou d'un abonnement de parcours jusqu'à environ 10 kilomètres **ne correspond toutefois pas à la réalité des besoins en matière de mobilité**. Une déduction fiscale forfaitaire de ce niveau est en contradiction avec la politique régionale de la Confédération, avec le « Projet de territoire suisse », ainsi qu'avec les objectifs du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (STEP). Tous trois soulignent l'importance de l'urbanisation décentralisée, et voient dans le réseau de transport un moyen de cohésion nationale. En effet, être pendulaire n'est aujourd'hui souvent pas un choix privé, mais répond à une obligation économique. Il est en outre essentiel pour la survie des régions périphériques et de montagne que ces pendulaires puissent conserver leur domicile dans ces régions, tout en exerçant une activité professionnelle dans un centre urbain. Toutes ces régions ne sont toutefois pas dotées de réseaux de transports publics qui permettent un acheminement rapide et flexible des travailleurs vers leur lieu de travail, les obligeant à recourir au transport individuel motorisé, ce qui induit un surcoût important au niveau des frais de transports. La pénurie de logements et le niveau élevé des loyers dans beaucoup de nos villes poussent en outre beaucoup de personnes à migrer vers les périphéries. **Pour cette majorité du PDC, la déduction forfaitaire des frais de transport, si elle est maintenue, doit être relevée au niveau du prix d'un Abonnement Général CFF deuxième classe (3400 francs dès le 11 décembre 2011).**

Une forte minorité du PDC s'oppose à toute forfaitisation de la déduction fiscale des frais de transport, tant celle proposée par le Conseil fédéral, que celle proposée par la majorité du PDC précitée. Pour cette minorité, le surcoût induit par le recours au transport individuel motorisé pour les personnes habitant dans une région périphérique ou de montagne dont le réseau de transport public ne permet pas de les conduire de manière rapide et flexible vers leur lieu de travail doit être pris en compte et pouvoir être déduit de l'impôt fédéral direct. La réglementation actuellement en vigueur doit donc restée inchangée en la matière.

G. Contribution des cantons

Pour le PDC, une participation des cantons au financement de l'infrastructure de transport est légitime, car ils profitent également d'un bon fonctionnement des transports publics suisses. Nous sommes toutefois d'avis en vertu du principe du fédéralisme que **les cantons devraient être consultés** lors de la fixation de leur participation financière à l'infrastructure de transport, et cela d'ici à ce que le Conseil fédéral rende son message à l'attention du Parlement.

H. Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (STEP)

Le PDC approuve les objectifs généraux du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire. Nous saluons l'engagement qui est pris en faveur de l'augmentation de la capacité de transport des voyageurs et des marchandises (densification de l'offre). Il est en outre urgent et indispensable d'éliminer les goulets d'étranglement du trafic ferroviaire, afin de ne pas compromettre la compétitivité de notre réseau. Nous soutenons également la subdivision du programme de développement stratégique en étapes d'aménagement. Ce procédé progressif permettra une meilleure planification des projets en fonction de l'évolution des besoins et de l'urgence d'action.

I. Aménagement de l'infrastructure ferroviaire (aménagement 2025)

Le PDC soutient les objectifs de l'aménagement 2025 du STEP. Nous saluons en outre le fait que le premier programme d'aménagement (2025) soit soumis en même temps que le projet FAIF.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez au présent courrier et vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

PARTI DEMOCRATE-CHRETIEN SUISSE

Sig.
Christophe Darbellay, Conseiller national
Président

Sig
Tim Frey
Secrétaire général