



Infrastructures ferroviaires : un financement solide et une optique nationale s'imposent

La Commission des transports du Conseil des États soutient les propositions du Conseil fédéral relatives au financement de l'infrastructure ferroviaire. Elle préconise toutefois un développement plus important des infrastructures dans la première étape. Dans la mesure où le financement des projets proposés par le Conseil fédéral, pour un montant de 3,5 milliards de francs, n'est pas assuré, economiesuisse ne voit pas comment il serait possible de financer des projets supplémentaires.

economiesuisse est très critique à l'égard de l'extension de la première phase de développement réclamée par divers organisations de transports publics et acceptée par la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États. Il est question de porter le budget de cette première phase du programme de développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire (PRODES) à 6 milliards de francs. L'organisation estime que, au lieu de prévoir des projets supplémentaires, il conviendrait de veiller à une solution de financement solide pour les travaux, à hauteur de 3,5 milliards de francs, proposés par le Conseil fédéral.

economiesuisse s'oppose à l'idée d'affecter une part de l'impôt fédéral direct en guise de nouvelle source de financement pour les infrastructures ferroviaires. Aujourd'hui, cet impôt ne fait l'objet d'aucune affectation obligatoire. Cette mesure constituerait donc un précédent qui ouvrirait la porte à d'autres solutions similaires. L'exemple de la TVA, déjà partiellement affectée, montre à quel point les affectations obligatoires compliquent les flux financiers et les finances fédérales. Les recettes de l'impôt fédéral direct (après déduction de la part des

cantons) doivent continuer d'être versées dans leur intégralité au budget général de la Confédération. economiesuisse salue en revanche la volonté de la Commission d'accroître la participation des usagers au financement des infrastructures.

En ce qui concerne l'inclusion de nouveaux projets dans la première phase de développement, l'économie estime la marge de manœuvre nulle, à moins de reporter le délai fixé. D'autres arguments importants s'opposent également à une révision à la hausse des projets. Ainsi, on déplore toujours l'absence de consensus sur les projets qui devraient être réalisées dans la première phase. À cela s'ajoute que la planification de la deuxième phase de développement, avec un volume financier considérable de 8 à 10 milliards de francs, sera lancée dans quelques années seulement. Si d'autres projets de développement des infrastructures deviennent nécessaires, ceux-ci devront être prévus dans le cadre de la deuxième phase de développement (et les suivantes) selon des priorités nationales claires et en tenant compte du maximum de critères de rentabilité macroéconomiques et de gestion d'entreprise. Enfin, il faut rappeler que d'autres programmes de développement sont déjà en cours dans le domaine des infrastructures ferroviaires (ZEB, LGV et NLFA) pour 10 milliards de francs environ.