

Monsieur
Stefan Vannoni
economiesuisse
Hegibachstrasse 47
8032 Zürich

Lausanne, le 6 juin 2011
U:\1\politique_economique\consultations\2010\POL1018.docx
CWL/naf

***Projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)
comme contre-projet à l'initiative populaire "pour les transports publics"***

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre courrier du 13 avril 2011, concernant le dossier cité en titre et vous remercions de nous consulter à ce propos.

Remarques préliminaires

Comme mentionné dans la lettre d'accompagnement, le présent projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire contient un programme de développement de ladite infrastructure, une étape d'aménagement concrète à l'horizon 2025, ainsi qu'une nouvelle solution de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Le FAIF forme par ailleurs un contre-projet direct à l'initiative populaire de l'ATE intitulée "Pour les transports publics". **D'emblée, nous tenons à souligner notre rejet de cette initiative, et ce sans proposition de contre-projet.** Nous considérons en effet que le but de ce texte équivaut à un pillage de la caisse routière au détriment des infrastructures auxquelles son nom la dédie pourtant. De fait, la route ne disposerait plus des moyens nécessaires à son entretien et à son développement ; l'opacité des flux financiers entre le rail et la route serait encore aggravée par rapport à la situation actuelle.

Au vu des problématiques liées au fort développement démographique de la Suisse, et plus particulièrement de notre canton, il ne fait aucun sens de vouloir opposer le rail à la route, alors que seule une combinaison des deux permettra de maîtriser l'augmentation de la mobilité. Nous tenons donc également à souligner l'importance de la complémentarité du rail et de la route.

Comme souhaité et afin de vous faciliter la synthèse lors de la formulation de votre propre prise de position, vous trouverez des réponses détaillées ci-dessous, formulées de manière à correspondre au mieux à la structure du questionnaire envoyé.

Réponses et remarques concernant le questionnaire

Généralités

La Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (CVCI) tient à insister avec fermeté sur le fait qu'une complémentarité du rail et de la route s'avère aujourd'hui absolument nécessaire. En effet, toutes les projections concernant le développement démographique du canton démontrent que cet état de fait ne changera d'ailleurs pas de si tôt. Il va donc de soi qu'aucun des deux modes de transports ne peut être favorisée de manière inconsidérée au détriment de l'autre.

Aujourd'hui comme hier, le rail se trouve dans l'impossibilité de couvrir la totalité des besoins en mobilité (le trafic sur les routes nationales a une nouvelle fois augmenté en 2010). De ce fait, et alors même que son développement est incontestablement nécessaire pour notre canton, il convient de considérer avec prudence les investissements prévus, ainsi que les sources de financement proposées dans le projet FAIF.

Financement

Création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire

Nous rejetons la création d'un nouveau fonds alimenté par des subventionnements croisés émanant principalement de la caisse routière ainsi que l'instauration d'un dispositif constitutionnel qui se fonde sur la promotion générale des transports publics, assorti d'un financement illimitée dans le temps.

En conséquence, nous demandons la suppression pure et simple du projet d'article 81a Cst «Transports publics», des modifications de l'article 86 Cst «Impôt à la consommation sur les carburants et autres redevances sur la circulation», ainsi que des lettres b et d du nouvel article 87a Cst «Infrastructure ferroviaire».

En lieu et place, nous demandons une reformulation du nouvel article 87a Cst «Infrastructure ferroviaire», avec la reprise du principe de l'utilisateur-payeur qui couvrirait un part appropriée de ses coûts, ainsi que le remaniement en ce sens des textes des lois fédérales subséquentes.

Sur le modèle du financement spécial existant de la circulation routière (FSCR), nous proposons la création d'un financement spécial du rail (FSR), qui remplacerait le fonds existant pour les grands projets ferroviaires (FinTP), ainsi que le fonds ferroviaire (FIF) projeté. Il servirait – à l'instar du fonds ferroviaire projeté – à financer l'exploitation, la maintenance et l'aménagement de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire en Suisse, RER et chemins de fer dit privés y compris. Le FSR serait alimenté par des sources de financement limitées dans le temps (par exemple 20 ans, comme dans le cas du fonds d'infrastructure), étant entendu que même le fonds existant pour les grands projets ferroviaires (NLFA) est limité à l'achèvement de la réalisation et du financement de ces derniers.

Taxation supplémentaire de la population active

Dans la continuité des prises de position émises à ce jour par la CVCI, **nous nous opposons à toute taxation supplémentaire de la population active**, et plus particulièrement des pendulaires utilisant les transports individuels motorisés. Nous rejetons fermement la quasi-suppression de toute déduction fiscale pour frais de transports proposée dans le présent projet.

Nous estimons cependant que les usagers des transports publics peuvent contribuer de manière plus significative à la couverture de leurs coûts, qui se situent actuellement entre 41% et 66%. Nous acceptons donc le projet de nouvel article (81a, alinéa 2 Cst) selon lequel les usagers des transports publics couvrent une part appropriée de leurs coûts.

Aspects financiers

Nous nous référons à nos remarques préliminaires et tenons à ajouter que nous ne pouvons accepter que, sur la base du projet tel que présenté, la Confédération ne verse pas un franc supplémentaire pour le développement du rail par rapport à la situation actuelle.

Cela posé, nous énumérons ci-dessous quelques recettes, classées selon leur importance, que nous acceptons d'alimenter pendant une durée déterminée (20 ans) en faveur d'un financement spécial du rail, ainsi que celles que nous rejetons catégoriquement, accompagnées d'une contre-proposition :

1. *Soutien à la prolongation des contributions fédérales pour l'exploitation, le maintien de l'appareil de production et de petits investissements (2'200 millions/an)*

Nous acceptons cette prolongation qui semble logique et cohérente, tout en réitérant que nous ne pouvons accepter que la Confédération ne verse pas un franc supplémentaire pour le développement du rail par rapport à la situation actuelle.

2. *Soutien au transfert de la part fédérale aux recettes de la RPLP (1'000 millions/an)*

En accord avec les organisations économiques des cantons de Vaud et de Genève, membre du Comité rail-route Vaud-Genève, nous acceptons le transfert définitif au profit du rail de la part fédérale aux recettes de la taxe poids lourds (RPLP). Nous insistons sur le fait qu'il s'agit d'une lourde concession, d'autant que le financement spécial de la circulation routière («caisse routière») verse d'ores et déjà quelque 1'000 millions de francs par année au rail en plus des quelque 1'000 millions de francs de la part fédérale aux recettes de la RPLP, largement utilisés ces dix dernières années pour financer les tunnels ferroviaires du Gothard et du Lötschberg.

3. *Soutien à la prolongation d'un pour mille de la TVA (300 millions/an)*

Nous acceptons cette prolongation qui semble logique et cohérente, tout en réitérant que nous ne pouvons accepter que la Confédération ne verse pas un franc supplémentaire pour le développement du rail par rapport à la situation actuelle.

4. *Soutien des augmentations des prix du sillon «voyageurs» (300 millions/an)*

Nous soutenons les augmentations des prix du sillon pour le trafic «voyageurs», cette augmentation découlant de la mise en oeuvre du principe de l'utilisateur-payeur que nous défendons.

5. *Soutien conditionnel à une contribution des cantons (300 millions/an)*

Nous sommes favorables à une contribution supplémentaire des cantons au développement du rail uniquement si ceux-ci disposent d'un pouvoir de codécision sur ces versements, qui devraient alors être liés à des projets précis. Nous tenons en outre à signaler les aspects positifs du mécanisme d'incitation financière mis en place dans le cadre du cofinancement fédéral de certaines infrastructures de transport d'agglomération, mécanisme qui implique que les cantons qui souhaitent obtenir un franc de la part de la Confédération doivent en dépenser au moins un autre en contrepartie. Enfin, nous acceptons que les cantons puissent, à certaines conditions, aussi bien préfinancer que cofinancer certains projets ferroviaires.

6. *Rejet de la prolongation du «quart NLFA – argent de l'essence» (310 millions/an), contre-proposition sous la forme d'une nouvelle répartition des recettes existantes*

Nous rejetons catégoriquement la prolongation du «quart NLFA – argent de l'essence» en faveur du rail. Cette opposition se justifie autant par le nécessaire désenchevêtrement du financement du rail et de la route, que par l'absence de vote populaire spécifique en la matière (à la différence de la RPLP) et par la nécessité reconnue par le Conseil fédéral d'assurer l'exploitation, la maintenance et l'aménagement des routes nationales, qui assurent un tiers du trafic routier.

En guise de contre-proposition, nous demandons, à l'instar d'autres organisations, une modification de la répartition des recettes existantes de la taxe de base sur les carburants (quelque 3'000 millions de francs/année au total) sous la forme d'une réduction de 10% (soit quelque 300 millions de francs/année) de la part de la Confédération (actuellement de 50%) au profit du financement spécial du rail. Ainsi, les recettes de la taxe de base sur les carburants se répartiraient à raison de 50% pour la route (statu quo), 10% pour le rail (nouvelle source) et 40% pour la Confédération.

Etape d'aménagement 2025 et harmonisation avec ZEB

La CVCI soutient la mise en place d'une planification du financement du rail par tranches pluriannuelles. En ce sens, nous soutenons l'adoption, sans aucune modification, du projet de crédit d'ensemble de 3'500 millions de francs alloué pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire. Pour le canton de Vaud, nous nous réjouissons ainsi du transfert de ressources en faveur de la gare CFF de Lausanne dans le cadre du programme ZEB (ex-Rail 2000 2e étape). En ce qui concerne le volet "aménagement" du projet FAIF, nous notons avec satisfaction la bonne place de la «3e voie ferroviaire» Lausanne-Genève» (extension de capacité) dans la 1ère tranche 2025 du nouveau programme STEP.

Nous saluons également la volonté affichée du Conseil fédéral d'inverser la tendance aux investissements ferroviaires sur l'axe nord-sud en faveur d'une vision est-ouest, qui correspond bien mieux aux besoins des pôles de développement économique, et notamment métropolitains, de la Suisse.

Cas échéant, et en accord avec les associations économiques des cantons de Vaud et de Genève, nous nous opposerions catégoriquement à la réalisation de la voie d'accès sud Lugano-Chiasso au tunnel ferroviaire de base du Gothard, ce tronçon ne figurant pas parmi les goulets d'étranglement ferroviaires avant 2030 au moins.

Stratégie à long terme concernant l'offre et l'infrastructure ferroviaire

Sur le principe, nous saluons la volonté d'accroître l'offre et la qualité à travers une augmentation de la capacité sur le rail, dans les trains et dans les gares. Concernant les augmentations des cadences prévues dans le projet de financement et d'aménagement ferroviaire, nous tenons toutefois à souligner que celles-ci ne doivent pas se faire au détriment du confort des voyageurs et d'une accessibilité aisée. Une connexion directe et régulière avec les nœuds de grande importance doit subsister pour les utilisateurs du train qui se situent dans des villes d'importance régionale telles que Nyon, Rolle ou Morges.

Par ailleurs, nous tenons aussi à souligner que nous nous opposerions, cas échéant et compte tenu de l'importance des questions traitées dans le cadre du présent projet, à toute tentative d'absorption de la totalité des entreprises ferroviaires suisses par les CFF.

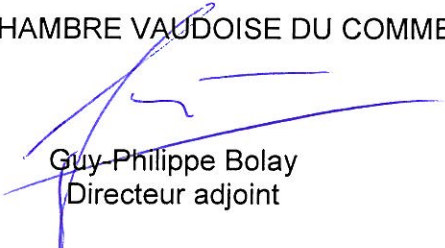
Conclusion

La CVCI ne peut accepter le présent projet sous sa forme actuelle. Nous demandons ainsi qu'il soit sérieusement repensé et remanié, et ce sur la base d'un unique article constitutionnel 87a relatif à l'infrastructure ferroviaire, sans promotion générale des transports publics. Il importe par ailleurs qu'un financement spécial du rail, alimenté par des recettes de durée limitée, soit mis en place, et que celui-ci n'impacte pas la «caisse routière» ni la population active de manière négative.

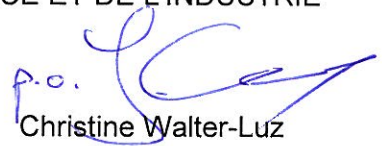
Nous sommes toutefois convaincus de la nécessité d'un développement de l'infrastructure ferroviaire, notamment entre Lausanne et Genève. Nous apportons ainsi notre soutien à une planification du financement du rail par tranches, à la 1ère tranche 2025 ainsi qu'aux adaptations y relatives de la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB).

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE



Guy-Philippe Bolay
Directeur adjoint



Christine Walter-Luz
Sous-directrice