



Référence du dossier : 031.12/2011-10-28/226

Fiche info consultation FAIF financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

2 novembre 2011

Le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF a rencontré un écho majoritairement positif lors de la consultation. En effet, la solution proposée d'un fonds permettant de stabiliser les ressources financières affectées à l'infrastructure ferroviaire a été bien accueillie. Le besoin de moyens supplémentaires est reconnu, mais les sources qui doivent les fournir sont contestées. Le programme de développement à moyen et à long terme en vue de l'aménagement du réseau ferroviaire a été plébiscité dans son principe. Mais les intervenants demandent d'augmenter la première étape d'aménagement à 5 ou 6 milliards de francs au lieu de 3,5 milliards, sans toutefois proposer de solution solide pour la financer.

De mars à juillet 2011, le Conseil fédéral avait envoyé en consultation le projet FAIF sous forme de contre-projet direct à l'initiative populaire « Pour les transports publics ». Il comprend les éléments suivants :

- Le financement de l'exploitation, du maintien de l'appareil de production et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire au moyen d'un fonds d'infrastructure ferroviaire permanent (FIF)
- Alimentation du FIF à partir des fonds fédéraux ordinaires qui sont versés aujourd'hui pour les conventions de prestations avec les CFF et les chemins de fer privés, et des sources actuelles du FTP
- Sources supplémentaires pour couvrir la lacune de financement :
 - Augmentation du prix du sillon (300 millions de francs)
 - Déduction forfaitaire des frais de transport de l'impôt fédéral direct (250 millions de francs)
 - Contribution cantonale (300 millions de francs)
- Stratégie à long terme et programme de développement stratégique (PRODES, anciennement STEP) pour la suite de l'aménagement de



Référence du dossier : 031.12/2011-10-28/226

l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'une première étape d'aménagement 2025 concrète pour 3,5 milliards de francs.

Résultats de la consultation dans le domaine du financement

Fonds d'infrastructure ferroviaire permanent (FIF)

Approuvé à une large majorité. Quelques refus, quelques demandes de limitation dans le temps.

Financement du FIF

La continuation des ressources actuelles est largement acceptée, certains intervenants demandent un engagement plus important de la Confédération. L'utilisation des ressources FTP actuelles n'est critiquée que par les milieux proches de la route qui souhaitent voir cesser l'affectation au rail des recettes de l'impôt sur les huiles minérales.

Augmentation du prix du sillon (300 millions de francs)

Cautionnée intégralement ou partiellement par la majorité ; certains souhaitent une augmentation plus modérée. La récente révision de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire a déjà mis en œuvre la première tranche de 200 millions de francs décidée par le Conseil fédéral avec effet au 1.1.2013, afin de couvrir les coûts marginaux comme le prescrit la loi.

Déduction des frais de transport de l'impôt fédéral direct

Trois camps de taille égale s'opposent : les opposants, les partisans, et les partisans d'une solution plus modérée sous forme d'une limite supérieure (au lieu d'un forfait) d'au moins 3000 francs.

Contribution cantonale

Les cantons refusent la contribution forfaitaire faute de droit de regard sur la planification et sur l'emploi des fonds, ils demandent une solution consensuelle avec utilité concrète et droit de regard. Dans l'ensemble, les opinions des opposants et des partisans s'équilibrivent.

Autres sources de financement

Il est proposé d'augmenter la participation fédérale via le fonds FTP (extension du remboursement, renonciation aux intérêts, désendettement partiel voire intégral), la taxe sur la valeur ajoutée (augmentation ou renonciation à la déduction de l'impôt préalable sur les contributions fédérales et cantonales), l'impôt sur les huiles



Référence du dossier : 031.12/2011-10-28/226

minérales (augmenter la part FIF ou les impôts). Plus rares sont les demandes de majoration du financement par les utilisateurs ou de l'efficience.

Résultats de la consultation dans le domaine de l'aménagement

Stratégie à long terme et programme de développement stratégique (PRODES)

La création d'une stratégie à long terme est bien accueillie. La priorité aux capacités supplémentaires sur les gains de temps de parcours obtient une large majorité. Certains participants demandent des objectifs plus concrets et des mesures plus étendues pour le trafic marchandises ferroviaire. Pour des raisons régionales ou commerciales, diverses autres priorités sont demandées. La marche à suivre en plusieurs étapes d'aménagement est très appréciée.

Étape d'aménagement 2025

Pour une grande majorité, la première étape d'aménagement devrait être agrandie. Au lieu de 3,5 milliards de francs, divers milieux proposent une somme de 5 à 6 milliards de francs. De nombreuses prises de position mentionnent des projets qu'elles jugent plus urgents. Cependant, les opinions divergent sur la question du financement d'une étape d'aménagement agrandie, la plupart demandent une contribution fédérale nettement plus élevée.

Adaptations de la LDIF

Largement cautionnées. Certains déplorent le report de la construction du tunnel du Chestenberg dans le canton d'Argovie.

Précisions :

Office fédéral des transports, Information

031 322 36 43

presse@bav.admin.ch