

LE TEMPS

transports Samedi 31 octobre 2009

L'idée d'une redevance ferroviaire fait son chemin

Par LT

Le lobby Oustrail cherche des solutions pour financer le rail. Il s'agirait de prélever une taxe sur les billets de train, dont les recettes seraient utilisées pour financer les frais d'infrastructure

Comment financer les milliards du rail? Est-il possible de trouver des solutions consensuelles pour s'offrir les nombreux projets ferroviaires qui n'ont pas encore trouvé de ressources financières? Ces questions étaient au cœur du colloque annuel de l'association Oustrail, vendredi à Yverdon-les-Bains (LT du 30.10.2009). A défaut de trouver la solution miracle, la réunion a permis de tester la faisabilité et l'acceptabilité de quelques propositions.

L'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF réfléchissent actuellement à l'introduction d'une redevance ferroviaire. Il s'agirait de prélever une taxe sur les billets de train, dont les recettes seraient utilisées pour financer les frais d'infrastructure. Ce serait une différence de taille par rapport à la pratique actuelle, qui réserve le produit des billets et des abonnements aux frais d'exploitation et à l'achat de matériel roulant. Cette taxe pourrait d'ailleurs varier d'un trajet à l'autre: elle pourrait être plus élevée sur les tronçons les plus fréquentés et moins élevée sur les autres, a révélé le secrétaire général des CFF, Kurt Signer.

Résistances

Le problème est que cette taxe divise les esprits. Les conseillers aux Etats Robert Cramer (Verts/GE) et Anne Seydoux (PDC/JU) ne l'accepteraient qu'à contrecœur. De son côté, le conseiller national Roger Nordmann (PS/VD), représentant de l'Association transports et environnement (ATE), estime qu'«on ne peut pas renchérir les transports publics sans renchérir le prix de la route». Un sondage effectué auprès des participants montre que ce projet de redevance ferroviaire peine à convaincre. Quant à l'idée de prélever davantage d'argent auprès des usagers de la route pour financer les transports publics, elle bute sur un classique clivage gauche-droite. Une participation accrue des caisses publiques semble séduire davantage, mais, a averti le conseiller national Jean-René Germanier (PLR/VS), «l'assainissement de la dette est le meilleur plan de relance qui soit, car si on doit augmenter les impôts pour l'assainir, on n'aura plus de marge pour taxer la mobilité».

Toutes ces questions ressurgiront lorsque le Conseil fédéral mettra en consultation son projet Rail 2030, qui prévoit entre 12 et 21 milliards d'investissements, au printemps 2010. Le parlement en discutera en 2012-2013. Soit en même temps que l'initiative de l'ATE qui veut répartir les recettes des taxes routières à parts égales entre la route et les transports publics (au lieu de 75% pour la première et 25% pour les seconds, comme c'est le cas aujourd'hui). L'initiative est sur le point d'aboutir, a annoncé Roger Nordmann.