

Une bonne infrastructure des transports a son prix

Il est important pour l'économie suisse de pouvoir compter sur une infrastructure des transports performante. La Suisse possède aujourd'hui un réseau très développé et de haute qualité. C'est un atout comparatif majeur face à la concurrence mondiale. Par ailleurs, les études empiriques montrent que l'investissement dans les transports favorise la croissance et augmente la prospérité. Cela dit, une bonne infrastructure a un coût. D'où la question: qui doit payer? Les prestations de transport ont fondamentalement deux sources de financement: l'impôt ou l'utilisateur. Entre ces deux, plusieurs combinaisons existent. Les pouvoirs publics – Confédération, cantons et communes – ont dépensé en 2006 plus de 14 milliards de francs pour les infrastructures et les transports.



Peter Bieri,
Conseiller aux États
Président du Service
d'information pour
les transports publics
LITRA

L'avantage du *financement par l'utilisateur* réside dans le fait que l'infrastructure est payée par ceux qui en profitent le plus. Ce système pousse aussi à investir davantage là où la demande est forte. Enfin et surtout, il permet de tirer pleinement parti de la disposition des consommateurs à payer. Les limites du financement par les usagers se trouvent notamment dans les objectifs politiques: par exemple celui qui consiste à équilibrer la desserte des différentes régions du pays.

Le *financement par l'impôt* d'un bien public comme l'infrastructure des transports est donc inévitable. Du point de vue économique, il y a dès lors le risque que pour des motifs politiques, l'on construise à l'excès ou qu'on ne fixe pas judicieusement les priorités. Autre inconvénient du financement par l'impôt: l'efficacité et l'efficacités des investissements tendent à rester inférieures à celles du financement par les usagers.

Un financement mixte impôt-utilisateur

Dans les transports publics, le financement est assuré en commun par l'impôt et l'utilisateur. Le financement public repose pour une moitié environ sur le budget ordinaire de la Confédération et des recettes affectées (par exemple le fonds FTP). Ces ressources sont consacrées à l'infrastructure et aux commandes de transports. Toutefois, les usagers couvrent également – notamment en achetant leurs billets – quelque 50% des coûts. Le financement de l'infrastructure routière est aussi, en quelque sorte, une formule mixte: la Confédération lui consacre la part affectée de l'impôt sur les huiles minérales, la surtaxe qui grève ces dernières et la vignette autoroutière, lesquelles sont acquittées par l'utilisateur, c'est-à-dire le conducteur automobile. Les cantons et les communes, en revanche, ponctionnent leurs ressources fiscales générales pour les infrastructures routières, lesquelles ne sont pas financées par les usagers.

Un autre mode de financement mixte est le partenariat public-privé (PPP). Il s'agit d'un contrat durable passé par les pouvoirs publics avec des partenaires privés pour la construction, l'exploitation et l'entretien des infrastructures de transports. Les privés en escomptent des gains et sont le plus souvent plus attentifs aux coûts et plus efficaces. Per-

sonne ne peut, toutefois, se refinancer à des conditions aussi favorables que la Confédération. Les projets PPP doivent offrir des possibilités de profits et être clairement définissables; leurs coûts et leurs bénéfices doivent pouvoir être partagés. Cela limite beaucoup les possibilités d'application de cette formule dans le domaine des transports.

L'excellence de notre réseau n'est pas garantie pour l'éternité

Le trafic va continuer de croître et nous allons devoir *investir dans de nouvelles infrastructures et technologies* afin de maîtriser cette mobilité croissante. Le financement de ces investissements doit être assuré, mais qui doit l'assurer? Les ressources de la Confédération sont limitées. Les transports sont en concurrence avec d'autres dépenses publiques comme la formation et la recherche ou la prévoyance sociale. Nous devons donc davantage associer les usagers aux financements à venir. Cela peut passer par le péage routier, des suppléments affectés sur les billets de chemins de fer ou encore des prix davantage calculés par rapport à la période, autrement dit suivant la demande en transports publics. On pourrait également imaginer une perception fine de la vignette (trimestrielle, semestrielle, annuelle), ce qui augmenterait les recettes et serait plus équitable.

Cela dit, nous entrons vite ici en conflit avec les objectifs politiques supérieurs et touchons aux limites du politiquement acceptable. Les hausses de prix ne doivent pas inciter les usagers des transports publics à prendre leur voiture. Elles ne doivent pas non plus se traduire par des injustices sociales, car la mobilité doit demeurer un bien public. Il s'agit, finalement, de savoir quel prix nous attachons à la qualité et au développement de notre offre de transport. La seule alternative à un financement qui mette davantage les usagers à contribution est une augmentation des impôts ou des taxes – si l'on n'entend pas rogner sur d'autres secteurs de dépenses publiques. Il se pourrait que dans l'imminent projet Rail 2030, cette solution soit prise en considération pour des financements ultérieurs – au profit de notre pays tout entier et de son économie.