



# SOUTENIR LES TRANSPORTS PUBLICS AU DÉTRIMENT DE LA ROUTE, AU NOM DU COVID-19 ?

AGEFI - 31.07.2020

## IL S'AGIT DE SAVOIR SI LE DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES TRANSPORTS DES ANNÉES 2020 RETOMBE DANS LES PRATIQUES DE « PILLAGE » DES RECETTES ROUTIÈRES.

La consultation sur la loi fédérale urgente sur le soutien des transports publics et le fret ferroviaire durant la crise du COVID-19 a pris fin il y a quelques jours. Ce projet de loi prévoit des mesures temporaires en faveur du transport régional de voyageurs, du fret ferroviaire, du financement de l'infrastructure ferroviaire et même - contre l'avis du Conseil fédéral - du trafic local voyageurs. Des mesures urgentes de soutien aux transports publics - hors trafic local, de la compétence des cantons et des communes - sont en effet nécessaires.

Comme - pour l'heure et à juste titre - l'instrument des indemnités pour la réduction de l'horaire de travail (RHT) est réservé aux entreprises privées, qui encourent un risque économique sans commune mesure avec ceux encourus par les entreprises de transports publics, ces dernières doivent bénéficier d'une autre forme de soutien. En ce sens, le Conseil fédéral propose de nouvelles subventions en faveur des transports publics, pour un montant estimé à 800 millions de francs pour la contribution fédérale.

A l'heure où les gouvernements des pays « frugaux » membres de l'UE ont obtenu que la part des subventions non remboursables au titre du programme de relance de l'UE, soit réduite au profit de la part de prêts remboursables, il paraît normal que le nouveau soutien des collectivités publiques suisses aux transports publics soit réduit au profit de prêts ou au moyen d'une réduction plus importante des coûts de ces dernières.

Mais le problème principal de ce projet de soutien est dû à la volonté du Conseil fédéral de compenser la diminution - du fait de la crise économique - des recettes affectées au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) en suspendant, pour les années 2020-2021, le remboursement par le FIF des dettes du précédent fonds ferroviaire FTP. Cette manière de faire aurait pour conséquence de reporter à plus tard le transfert du FIF au FORTA (fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération) d'une part importante (9%, soit quelque 300 millions de francs par an) du produit net de l'impôt sur les huiles minérales de carburant (recettes de la taxe de base sur l'essence).

Suite à cette modification aussi importante que peu transparente des « règles du jeu », la réalisation et la publication, d'ici à la session d'automne, d'une étude d'impact financier sur le fonds routier FORTA est indispensable. Cette étude devra tenir compte à la fois de la diminution - du fait de la crise économique - des recettes affectées à ce fonds d'infrastructure routière, ainsi que de la volonté du Conseil fédéral de suspendre, pendant deux ans, le remboursement par le FIF des dettes du fonds FTP.

Il s'agit de savoir si le Département fédéral des transports des années 2020 retombe dans les pratiques de « pillage » des recettes routières, en vigueur du temps du conseiller fédéral Leuenberger.