



Fiche info

Date 2 décembre 2013

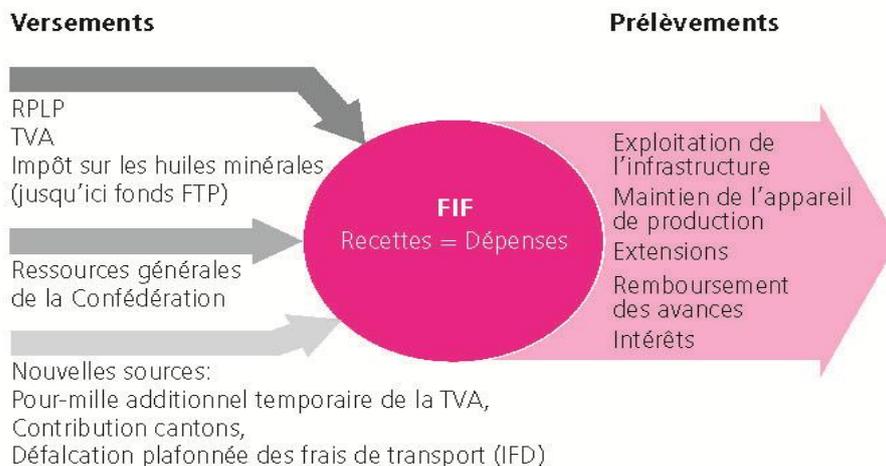
FAIF : comment fonctionne le financement

Afin de garantir le financement à long terme de l'exploitation, de la maintenance et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé de créer un fonds de durée indéterminée, ancré dans la Constitution et alimenté par des sources de revenus actuelles et supplémentaires. Tous y contribueront – la Confédération, les cantons et les voyageurs.

Afin de financer l'infrastructure ferroviaire, le Conseil fédéral et le Parlement ont créé le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Celui-ci remplacera le fonds actuel pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP) et permettra de subvenir à la fois à l'exploitation, à l'entretien et à l'aménagement, la priorité étant donnée aux investissements dans l'entretien.

Le FIF sera alimenté par les sources actuelles ainsi que par des revenus additionnels :

Fonds d'infrastructure ferroviaire FIF





Les moyens financiers déjà affectés à l'infrastructure ferroviaire, de l'ordre de 4 milliards de francs par année – soit 80 % des revenus du FIF – resteront utilisés à ce titre. Ils sont issus des finances générales de la Confédération, de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), des recettes de la TVA et de l'impôt sur les huiles minérales (jusqu'en 2030).

S'y ajoutera environ 1 milliard de francs par an provenant de nouvelles sources, à savoir de contributions supplémentaires versées par les cantons (200 millions de francs) et de 1 ‰ de la TVA (360 millions de francs). Ce pour-mille est affecté actuellement et jusqu'en 2017 à l'assainissement de l'assurance invalidité. Le Parlement a décidé de l'attribuer au FIF de 2018 à 2030.

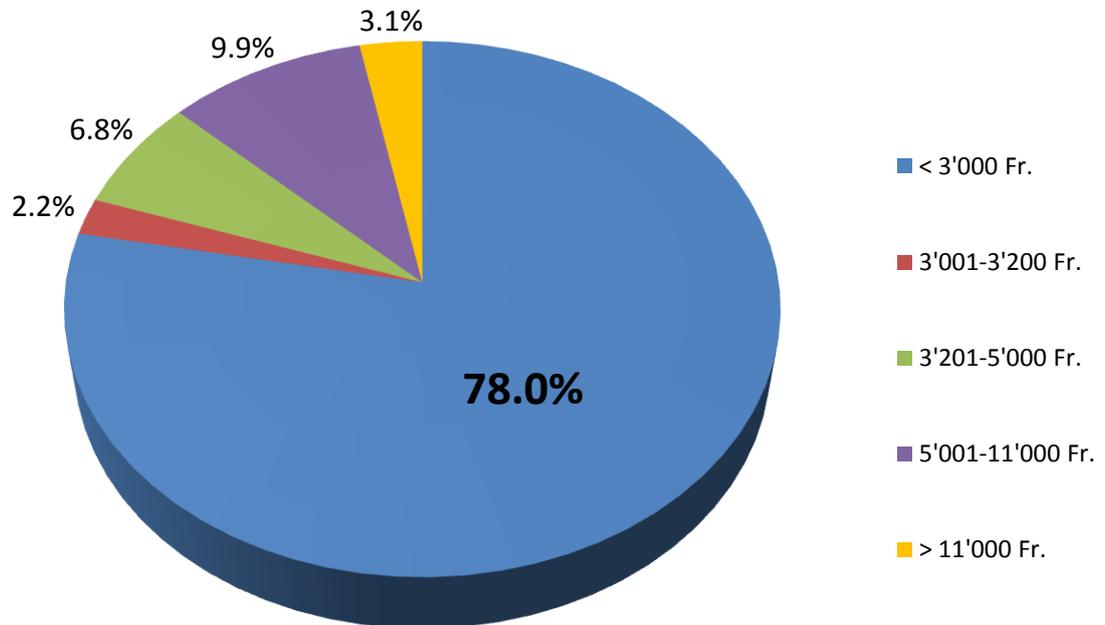
Les voyageurs contribueront au financement de l'infrastructure ferroviaire par le biais des tarifs. Il est aussi prévu de plafonner à 3000 francs la somme que les contribuables salariés peuvent déduire au titre des frais de transport professionnels dans l'impôt fédéral direct. La Confédération en retirera des recettes supplémentaires (200 millions de francs). Jusqu'ici, les pendulaires sur de longues distances bénéficiaient d'avantages fiscaux ; en réduisant ceux-ci, on cherche à maîtriser la tendance à parcourir de longs trajets domicile-travail, objectif également visé par les politiques d'aménagement du territoire et environnementale. Les coûts des abonnements des communautés tarifaires et des abonnements généraux de 2^e classe restent en grande partie déductibles. Les automobilistes pendulaires pourront, eux, faire valoir les coûts d'un trajet de 20 à 35 km par jour pour se rendre à leur travail¹. Cela correspond par exemple à l'aller-retour entre Sigriswil et Thoune, Châtel-St-Denis et Vevey, Unterägeri et Zoug, Trogen et St-Gall ou encore Ponte Tresa et Lugano. Selon le microrecensement « Mobilité et transports 2010 », publié en 2012 par l'Office fédéral de la statistique, la longueur moyenne d'un trajet pour se rendre à son lieu de travail en Suisse est de 11,7 km.

Environ 80 % des contribuables ne seront pas concernés par la limitation de cette déduction, car leurs frais de transport sont de toute façon inférieurs à 3000 francs ou alors ils ne versent pas d'impôt fédéral direct du fait de leur situation de revenu. Les déductions dans l'impôt cantonal ne changent pas, puisque celui-ci relève de la compétence des cantons.

¹ La distance exacte dépend de la base de calcul des différents cantons, étant donné que celle-ci est reprise pour l'impôt fédéral direct. Les taux appliqués varient selon le canton et la distance, mais ne dépassent pas 0,70.-/km.



Défalcations actuelles des frais de transport



Le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire permettra de réaliser les aménagements nécessaires. Il en résultera une amélioration de l'offre ferroviaire, ce qui profitera directement aux voyageurs : cadence à la demi-heure sur différentes lignes, cadence au quart d'heure dans les régions urbaines et dans les agglomérations. Les régions touristiques seront mieux raccordées aux axes de trafic principaux. De plus, des trains plus longs et des véhicules à deux étages pourront circuler sur davantage de lignes, tandis que le transport ferroviaire de marchandises disposera de capacités supplémentaires et, partant, de liaisons plus fiables et plus rapides.

➡ Pour de plus amples informations : fiche info « Amélioration du réseau ferroviaire »

Questions :

Office fédéral des transports, informations
031 322 36 43
presse@bav.admin.ch