

L'avenir de l'infrastructure suisse des transports

Les points importants du financement

Le Conseil fédéral a présenté, en décembre dernier, ses projets concernant l'infrastructure suisse des transports. On constate qu'il souhaite poursuivre sa politique actuelle – uniquement axée sur le rail – tout en maintenant ses réserves quant au transport routier. Autre point litigieux: à l'avenir, l'impôt sur les huiles minérales ne devrait plus être utilisé «seulement» pour la NLFA, mais aussi pour l'infrastructure ferroviaire en général. Autoinside a rencontré Hans Koller, secrétaire général de routesuisse, pour discuter de la complexité de la politique des transports et de son financement.

Hans Habegger, rédacteur en chef

■ «Deux chiffres-clés montrent que la politique des transports du Conseil fédéral favorise exclusivement les transports publics depuis 30 ans. En effet, CHF 4.– par kilomètre sont investis dans les routes (kilomètre/personne et kilomètre/tonne), sans changement depuis 1970, alors que les investissements en faveur du rail ont explosé, passant de CHF 2.30 à CHF 17.– par kilomètre. Ce montant est quatre fois plus élevé que celui accordé aux routes. Le déséquilibre de cette politique d'investissement en faveur du rail est d'autant plus frappant lorsqu'on observe les chiffres actuels: le ratio est de 86% pour la route et de 14% pour le rail (en kilomètre/personne), alors que la proportion de personnes transportées par la route dépasse de loin 90% depuis plus de 30 ans. Malgré cela, le Conseil fédéral veut investir entre CHF 12 et 21 milliards dans le réseau ferroviaire d'ici 2040. Seuls CHF 5,5 milliards sont prévus en faveur du réseau routier national dans les 20 prochaines années. Les fonds pour le réseau ferroviaire proviendront en partie des recettes fiscales du transport routier. CHF 5,5 milliards sont loin d'être suffisants pour remédier aux problèmes croissants d'étranglement des routes principales. Les problèmes du transport routier ne se résoudre pas ainsi.

Une infrastructure de transport adaptée aux besoins

La mobilité de la population et de l'économie nécessite une infrastructure moderne et efficace, et nous avons un grand retard à rattraper dans le domaine routier. Les embouteillages augmentent à vue d'œil, et la capacité du réseau routier a déjà été dépassée dans de nombreux endroits.

Un grand défi pour la politique des transports

Les générations futures devront faire face à un problème de taille si la politique continue d'ignorer l'évolution du transport routier. Selon Hans Koller, nous devons garder à l'esprit qu'il est impossible de freiner la demande de mobilité. Il n'existe aucune raison valable de voir les choses autrement. Le transport de personnes va encore



augmenter de 20% à 50% dans les 20 prochaines années (de 1% à 2,5% par an). Le transport de marchandises va même augmenter de 40% à 95%. La mobilité des personnes subira plusieurs influences: davantage de loisirs en raison du passage à la retraite des baby-boomers et stagnation, voire augmentation de l'immigration. La population a augmenté de 50'000 personnes en six ans et le nombre de véhicules à moteur a doublé en 30 ans. La route a été et restera le plus important vecteur de transport.

La loi sur le fonds d'infrastructure (LFinfr)

Hans Koller indique que le Conseil fédéral fait part du besoin d'action dans son 'arrêt fédéral

concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires', qui est actuellement en cours de consultation auprès des partis politiques, des cantons et des communes, des associations faitières de l'économie et des autres cercles intéressés. Ce rapport se base sur la LFinfr, qui oblige le Conseil fédéral à présenter au plus tard le 31 décembre 2009 un programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau routier national à l'Assemblée fédérale.

Le financement

Selon routesuisse, l'infrastructure routière doit être mise en place en fonction de la demande, et le financement du trafic et des infrastructures doit être basé sur le principe selon lequel les utilisateurs paient les frais qu'ils engendrent. Elle rejette, après la création du fonds d'infrastructure, d'étendre l'affectation du produit de l'impôt sur les huiles minérales à des domaines non fixés dans la Constitution. Elle exige une planification financière à long terme et transparente pour le système routier et qui serve également de base pour la perception de taxes auprès de l'utilisateur. <

 www.strasseschweiz.ch