

La caisse de la route n'est pas un self-service

Chaque utilisation par les transports publics (TP) de fonds affectés à la route repose sur une interprétation trop extensive de principes ancrés dans la Constitution comme ceux de causalité, de couverture des coûts et d'équivalence. Pour des motifs de tactique électorale, il est recommandé de respecter et d'appliquer ces principes, tout comme la réglementation actuelle de l'affectation des taxes et redevances routières. C'est de l'observation de ces principes que dépendra finalement l'approbation des projets financiers par le peuple et les cantons.

Lorsque le financement des projets d'infrastructure dans les TP a été réorganisé dans les années 94/95, la Fédération routière suisse FRS (routesuisse) avait proposé la création d'un fonds d'investissement en lieu et place d'une augmentation unilatérale de la charge fiscale grevant le trafic routier motorisé. Ce fonds aurait été alimenté par une taxe générale sur l'énergie conformément à ce qu'exigeaient plusieurs initiatives populaires à cette époque. Parallèlement, l'organisation faitière du trafic routier suisse a esquissé un fonds séparé pour financer l'infrastructure routière.

Le fonds d'investissement pour financer les grands projets ferroviaires (FTP) a été réalisé en 1998. Le fonds d'infrastructure destiné à la route a, lui, vu le jour en 2006. Tous deux sont essentiellement alimentés par le produit affecté des impôts et redevances payés par le trafic routier. Leur but est d'assurer la poursuite de l'aménagement des infrastructures.

La route est négligée au profit du rail

Les deux fonds sont limités en termes de durée et de montant. On connaît les besoins d'aménagement et d'extension aussi bien pour le rail que pour la route. Il est donc surprenant de constater que les besoins financiers de la route sont largement ignorés dans la discussion actuelle. L'attention s'est jusqu'ici focalisée sur les besoins financiers du système ferroviaire. Or, ce dernier a bénéficié durant les dix ans écoulés de moyens financiers disproportionnés par rapport aux prestations produites.

Selon le rapport sur le programme d'élimination des goulets d'étranglement, la route devra faire l'objet d'investissements actuellement estimés à plus de 45 milliards de francs au niveau fédéral dans les vingt ans à venir. Compte tenu aussi des dépenses courantes pour l'infrastructure routière restante financée par les provisions de la Confédération au titre du financement spécial des routes – on citera à ce propos l'entretien et l'exploitation des routes nationales, les contributions versées aux cantons ainsi que les autres contributions liées aux ouvrages – on constate que les dépenses fédérales pour le secteur routier (3,7 milliards de francs en

2008) dépasseront les 5 milliards de francs en 2020.

Nonobstant ces perspectives, les propositions visant à tirer davantage d'argent de la route sont plus nombreuses que jamais. Les idées ne manquent pas sur la manière de trouver de nouvelles sources de financement dans le portefeuille des usagers de la route. La dernière proposition en date est l'initiative populaire de l'ATE, qui demande de transférer davantage de fonds routiers vers les TP. Les Chambres fédérales ont évacué du programme législatif du Conseil fédéral l'idée d'un péage routier urbain. En revanche, il est toujours question de financer les mesures de sécurité routière «Via sicura» par une augmentation des primes d'assurance RC sur les véhicules à moteur et le produit des amendes payées par les usagers de la route. Les recettes courantes provenant des taxes sur les carburants et de la vignette autoroutière ne couvrant plus entièrement les charges routières prévisibles de la Confédération à partir de 2015 au plus tard, cette dernière a de surcroît proposé une augmentation de 25 centimes des impôts sur les huiles minérales.

Les détournements de fonds ne sont pas une voie d'avenir

On ne rate guère une occasion de faire comprendre aux automobilistes que leur devoir est de s'acquitter de nouvelles taxes et redevances. Pour justifier ces revendications, on avance les coûts externes non couverts du trafic routier motorisé, le prix avantageux du carburant par rapport à l'étranger ou encore le fait que le trafic ferroviaire décharge des routes engorgées.

Face aux besoins financiers énormes que représentent des investissements routiers nécessaires depuis longtemps, il paraît douteux que ces arguments critiques à l'égard de la route suffiront pour faire accepter par le souverain une nouvelle augmentation des taxes et redevances routières et l'utilisation de ces recettes à d'autres fins. La Confédération ne pourra pas compter sur de nouvelles rentrées tant que ces fonds seront détournés de leur destination originale. La caisse de la route n'est pas un self-service. ■



Hans Koller
Secrétaire général de routesuisse – Fédération routière suisse FRS, Berne