

Séance d'information des parlementaires «Les problèmes posés par l'initiative ATE et le contreprojet FAFI», le 22 septembre 2011 au Kultur Casino Berne

Pour un financement équitable de l'infrastructure de transport

A) Critiques contre l'initiative ATE et le contreprojet FAFI

- ☒ L'offre des transports publics est conçue indépendamment de la demande. Le principe de couverture des coûts est totalement écarté.
- L'exigence d'une offre suffisante de transports publics se limite exclusivement au financement de l'infrastructure ferroviaire. Ce projet manque donc de cohérence.
- Ž Les principes de causalité et de vérité des coûts ne jouent aucun rôle et sont grossièrement négligés dans ces projets.
- La nouvelle notion de «transports terrestres» (au lieu de «trafic routier») conduit au pillage de la «caisse routière» et finalement à la destruction d'un système de financement des routes qui fonctionne parfaitement depuis plusieurs décennies.
 - Le subventionnement transversal du rail par la route est poursuivi sans limitation dans le temps, si bien que le trafic privé est définitivement dégradé au niveau de percepteur d'impôt pour les transports publics.

B) Exigences

routesuisse réclame un financement équitable de l'infrastructure routière qui obéit au principe de causalité et impose l'affectation des ressources.

- ☒ Le principe de causalité doit être appliqué. Pour les transports publics, cela signifie que celui qui commande (collectivités publiques et transporteurs) et les usagers doivent payer l'exploitation et que l'infrastructure ferroviaire, dont la mise en place est une tâche générale de l'Etat, doit être payée par les ressources financières générales de la Confédération.
- Le principe de causalité et l'affectation des ressources sont étroitement liés. La notion de «trafic routier» doit être maintenue et ne doit en aucun cas être remplacée par «transports terrestres». Ce changement ouvrirait la voie à de nouvelles interprétations et entraînerait un nouvel assouplissement de l'affectation en violation du principe de causalité.
- Ž La stricte observation du principe de causalité et de l'affectation des ressources signifie concrètement ce qui suit:
- n ledit quart NLFA doit à nouveau être affecté à des tâches routières après l'échéance du financement FTP.
 - n la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) doit servir à couvrir des coûts en rapport avec le trafic routier après l'échéance du financement FTP.
 - n il faut renoncer à la réduction prévue de la déduction fiscale bénéficiant aux pendulaires, car elle frappe en premier lieu les pendulaires automobilistes et viole ainsi massivement le principe de causalité.

Article constitutionnel sur les transports – nouvelles exigences

Martin Lendi

1. *L'initiative ATE* «pour l'encouragement des transports publics» et le *contreprojet du DETEC* visent une nouvelle réglementation du financement des transports publics au niveau constitutionnel. Ils interviennent tous les deux dans le régime de financement actuel des tâches fédérales en rapport avec la route et restreignent les moyens financiers disponibles à cet effet.
2. La Constitution fédérale en vigueur ne contient pas de dispositions spéciales sur le financement des transports publics. L'article constitutionnel (art. 87 cst.) sur les chemins de fer et autres modes de transport se limite à définir une compétence législative globale. Ainsi, ces dépenses doivent être assumées par la caisse fédérale sous réserve du produit des tarifs. Des exceptions sont admises pour les grands projets ferroviaires (*disposition transitoire*) ainsi que pour les charges définies dans la Constitution et ayant un *rapport étroit avec le trafic routier*.
3. *Les interventions dans le régime constitutionnel actuel concernant les transports ne doivent pas seulement être considérées du point de vue financier*. Ils doivent aussi être conformes aux éléments-clés de la Constitution pour la simple raison que ceux-ci sont démocratiquement légitimés et conformes au droit international public. Il n'est pas acceptable non plus de transférer sans autre forme de procès des dispositions transitoires dans le droit ordinaire, car les premières ont été volontairement conçues comme des exceptions valables durant une période limitée.
4. Les principes structurels essentiels contenues dans les dispositions constitutionnelles concernant les transports sont les suivants: a) libre choix du moyen de transport, b) concurrence entre les modes de transport, c) financement selon le principe de causalité des dépenses de la Confédération pour les routes. Ces principes sont respectés si la route et les transports publics sont financés individuellement, donc si ces financements sont clairement séparés. La vérité et la transparence des coûts l'exigent. *Les dispositions constitutionnelles touchant à la route doivent donc rester inchangées*.
5. Il n'est pas contraignant de mettre en place une réglementation du financement des transports publics qui dépasse le niveau d'une disposition constitutionnelle. Jusqu'à ce jour le législateur a pu s'en passer. Une éventuelle nouvelle réglementation devrait en tout cas préciser les objectifs visés et les sources dans lesquels sont puisés les moyens financiers conformément à leur destination.
6. La notion de «transports terrestres» utilisée aussi bien dans l'initiative que dans le contreprojet fait croire à tort que l'on a affaire à une petite conception globale des transports. Elle est déplacée, car elle marque une opposition non significative avec les transports fluviaux et aériens. De surcroît, cette notion ouvre la voie à de nouvelles interprétations et dilue les exigences relatives au principe de causalité.