

Embargo: 14 juin 2005, 10.00 heures

Le discours prononcé oralement fait foi

## **Cofinancement des infrastructures du trafic d'agglomération**

Exposé de Claude Gay-Crosier, président de la Fédération routière suisse FRS

Après cette conférence de presse, la 60<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire de la Fédération routière suisse FRS adoptera une résolution en six points (le projet de résolution figure dans le dossier de presse). Selon cette résolution, la Fédération routière suisse FRS a la ferme volonté

1. de soutenir, comme elle le propose depuis longtemps, un fonds conçu pour le long terme, équilibré et global pour le financement des infrastructures du trafic d'agglomération et des routes nationales afin de régulariser la planification et le financement de ces objets.
2. de faire libérer conformément aux besoins les réserves accumulées depuis des décennies au titre du financement spécial du trafic routier afin de constituer un premier apport au fonds d'infrastructures pour le trafic d'agglomération et les routes nationales.
3. de chercher avec ses partenaires de l'Alliance des Transports, qui regroupe tous les modes de transport, des solutions constructives, axées sur l'avenir, performantes et conformes à la Constitution fédérale (art. 86 al. 3 cst.) pour le financement des infrastructures du trafic d'agglomération.
4. de combattre le financement de projets purement ferroviaires (RER) avec le produit affecté des impôts et redevances versés par le trafic routier, soit notamment les impôts sur les huiles minérales et la redevance pour l'utilisation des routes nationales, parce que ce mode de financement n'est pas conforme à la Constitution.
5. de soutenir en lieu et place la proposition de transférer le financement des routes principales du compte général de la Confédération vers le fonds d'infrastructures afin que la part fédérale au financement des RER selon le mandat de prestations conclu avec les CFF soit financée conformément au frein à l'endettement.
6. de maintenir son engagement pris dans le cadre du contreprojet Avanti concernant le co-financement des infrastructures du trafic d'agglomération à hauteur d'environ 300 millions de francs par an prélevés sur la part affectée des ressources réunies par les usagers motorisés de la route.

## Subventions transversales

Conformément à la Constitution et à la loi, le trafic routier finance aujourd'hui déjà l'essentiel des infrastructures des grands projets ferroviaires (NLFA, Rail 2000, raccordement LGT et protection contre le bruit le long des lignes ferroviaires). Concrètement, il s'agit d'un quart des dépenses totales pour les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) via les impôts sur les huiles minérales selon art. 86 al. 3 lettre b cst. et des deux tiers au maximum du produit de la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) selon art. 85 cst. Partant des pronostics actuels sur le coût final des NLFA, soit 16,3 milliards de francs, plus de quatre milliards de francs proviennent des impôts sur les huiles minérales. Quant à la RPLP, elle participe à raison de 16,7 milliards de francs au financement des grands projets ferroviaires (FinTP). Au total donc, le trafic privé motorisé contribue à raison de 20,7 milliards de francs aux constructions d'infrastructures ferroviaires qui sont devisées à 30,5 milliards de francs.

Si le parlement approuve en votation finale la modification du mode de financement des projets FinTP, donc s'il modifie unilatéralement les règles du jeu en cours de route (et il semble que cela va se produire), la RPLP devra couvrir en plus pour une bonne part le remboursement des prêts fédéraux (environ 5 milliards de francs) que les bénéficiaires de ces projets, les CFF et le BLS, ne sont, aux dernières nouvelles, plus capables de rembourser, voire d'y servir un intérêt. En d'autres termes, le trafic routier privé payera finalement via les impôts sur les huiles minérales et la RPLP au moins 25 milliards ou plus de quatre cinquièmes de la modernisation prévue du rail.

## Fonds d'infrastructure

Cela fait des années que les associations routières demandent un fonds d'investissement pour les infrastructures du trafic routier privé. Une telle institution permettrait de régulariser la planification et le financement des infrastructures de transport. Les associations routières sont en principe prêtes aussi à cofinancer les infrastructures du trafic d'agglomération. Mais il faut que trois conditions soient remplies au préalable, une exigence d'autant plus contraignante face à la modification mentionnée ci-dessus des règles du jeu concernant FinTP:

1. la proportion de ressources routières versées aux projets du trafic d'agglomération doit être clairement définie d'avance (condition: montant chiffré). Le groupe d'experts Bieri et le message concernant l'initiative Avanti avancent à ce propos des contributions aux investissements de l'ordre de 300 millions de francs.
2. ce financement doit se limiter aux investissements qui servent à la solution directe de problèmes liés au trafic routier (condition: affectation) conformément à l'art. 86 al. 3 de la Constitution fédérale. Les extensions des réseaux RER dans les

villes de Zurich et de Genève, par exemple, sont des projets purement ferroviaires qui ne contribuent pas directement à résoudre des problèmes de trafic sur la route. Le financement de projets de ce type avec les ressources affectées à la route ne serait donc pas constitutionnel.

3. enfin, les ressources affectées à la route doivent être mises à disposition du trafic d'agglomération public et privé (condition: équilibre).

Partant de ce raisonnement, la liste des projets d'infrastructure qui devraient être financés via ledit fonds d'urgence n'est pas équilibrée. A ce niveau aussi, nous attendons des corrections – et notamment des mécanismes contraignants afin que le financement de projets d'agglomération par les usagers motorisés de la route ne bénéficie pas exclusivement aux transports publics.

Le fonds d'urgence ne remplit que de manière insuffisante les trois conditions citées plus haut (montant chiffré, affectation et équilibre). Cette situation semble être due au fait qu'actuellement les projets de transport prêts à être réalisés sont en majorité du domaine des transports publics. On ne sait pas encore si le futur fonds d'infrastructure remplira effectivement les conditions posées ici. La concrétisation de ce fonds est encore très vague.

Par ailleurs, nous n'avons aucune garantie que le fonds d'infrastructure sera effectivement réalisé après la mise en place d'un fonds d'urgence. Nous demandons donc de renoncer à ce fonds d'urgence et de constituer directement le fonds d'infrastructure. Il faudrait alors régler dans les dispositions transitoires quels projets concrets seraient à financer avec le premier apport provenant des provisions constituées par les usagers motorisés de la route.