

Résolution

de la 60^e assemblée générale ordinaire de la Fédération routière suisse FRS du 14 juin 2005

Sachant que

- g la mobilité et un développement ordonné de la mobilité sont les conditions et les moyens du développement économique et culturel de la Suisse,
- g des infrastructures de transport en état de fonctionner, sûres et performantes sont à la base de la croissance et de la prospérité économiques,
- g le trafic routier privé assure plus de quatre cinquièmes des kilomètres-personnes et environ deux tiers des tonnes-kilomètres de la totalité des transports,
- g les routes nationales et routes principales sont d'une importance nationale pour la desserte de base en matière de trafic routier,
- g le réseau routier global évolue en priorité en fonction des besoins de transport et des exigences d'un développement régional équilibré (de l'habitat),
- g la construction et l'entretien des routes font partie des tâches classiques de la Confédération dans le domaine des infrastructures,
- g la Confédération a l'obligation de maintenir un réseau routier sûr et performant,
- g les autoroutes et semi-autoroutes absorbent environ 40% du trafic routier motorisé,
- g le trafic routier couvre à raison de plus de 100% ses coûts d'infrastructure grâce à l'affectation des recettes aux tâches routières,
- g les pronostics tendent d'une manière générale vers la poursuite d'une forte croissance du trafic routier,
- g les problèmes de capacité se multiplieront à l'avenir sur le réseau routier, affectant du même coup la fiabilité et la rapidité des transports par la route,
- g ces problèmes de capacité auront des effets négatifs sur la sécurité routière, l'économie et la société,
- g le lien entre la croissance économique et le volume des transports est évident,
- g les bénéfices externes du trafic routier – donc les bénéfices qui ne reviennent pas aux usagers de la route, mais qui, par analogie aux coûts externes, touchent des tiers ou la collectivité – sont de l'ordre de 27 milliards de francs,

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 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.