

COMMUNIQUÉ

Conférence de presse «Financement des infrastructures de transport – quelle suite?»

Nouvelle proposition pour le financement des RER

La Fédération routière suisse FRS a présenté aujourd'hui lors d'une conférence de presse au restaurant Schmiedstube à Berne ses propositions concernant le futur financement des infrastructures de transport. Sa revendication centrale à l'adresse de la Confédération est la suivante: au lieu d'un fonds d'urgence pour le court terme, il faut immédiatement mettre en place un fonds d'infrastructure global et durable.

Les associations routières sont en principe toujours prêtes à cofinancer les infrastructures du trafic d'agglomération. Mais il faut absolument que les trois conditions suivantes soient remplies au préalable:

1. *les montants doivent être clairement chiffrés* – 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. *le principe de l'affectation doit être respecté* – Il s'agit d'appliquer l'art. 86 al. 3 de la Constitution fédérale; le financement doit se limiter à des investissements qui servent directement à résoudre des problèmes du trafic routier.
3. *les soutiens accordés doivent être équilibrés* – Les ressources affectées à la route doivent être mises à disposition du trafic d'agglomération public et privé.

Pour la Fédération routière suisse FRS, il est évident que le fonds d'urgence ne remplit que de manière insuffisante ces trois conditions (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, la Fédération routière suisse FRS estime qu'il n'y a aucune garantie que le fonds d'infrastructure sera effectivement réalisé après la mise en place d'un fonds d'urgence. Elle demande 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 (et dont le montant atteint 3,7 milliards de francs fin 2004).

La Fédération routière suisse FRS a retenu dans une résolution en six points les conditions auxquelles elle accepte un cofinancement des infrastructures du trafic d'agglomération et

aussi de collaborer au sein de l'Alliance des Transports afin de développer des solutions constructives avec ses partenaires des autres modes de transport. Le 60^e assemblée générale ordinaire de la FRS décidera aujourd'hui de cette résolution.

Cette résolution apporte par ailleurs une nouvelle solution: les chemins de fer RER ne devraient pas être financés via un fonds, mais, conformément à la loi en vigueur, par les ressources fédérales générales sur la base d'un mandat de prestations conclu par la Confédération et les CFF. Pour répondre aux exigences du frein à l'endettement, le financement des routes principales par la Confédération doit être transféré au fonds d'infrastructure souhaité par la FRS. De cette manière, la Confédération pourrait compenser directement dans le secteur des transports ses dépenses pour les chemins de fer RER.

Le fonds d'infrastructure résout une foule de problèmes

L'idée de ce fonds d'infrastructure figurait déjà dans le contreprojet à l'initiative Avanti et semble avoir «survécu» à l'échec en votation populaire. Le fonds permettra de planifier et de financer avec plus de régularité l'achèvement du réseau des routes nationales et aussi la sauvegarde de la fonctionnalité de ces routes. De plus, il permettra d'éviter les impondérabilités budgétaires qui marquent actuellement la construction routière et de garantir à long terme la sauvegarde de la substance et de la valeur du réseau routier national. La Fédération routière suisse FRS demande donc la création aussi rapide que possible d'un fonds d'infrastructure dans le sens d'une solution durable sans passer par un fonds d'urgence. Elle invite le Conseil fédéral à intensifier et à accélérer immédiatement la mise en place de ce fonds d'infrastructure afin que celui-ci devienne opérationnel en 2007 dans le meilleur des cas, mais au plus tard en 2009.

La planification routière reste pure théorie si elle ne peut pas être réalisée faute d'argent. Un regard sur 45 années de construction des routes nationales permet d'affirmer que la planification globale du réseau autoroutier suisse était grosso modo correcte, mais aussi que sa réalisation n'a été possible que grâce à l'affectation des ressources. Ce principe a fait les preuves de son efficacité. Reste néanmoins un regret: fin 2004, les provisions au titre du financement spécial des routes atteignaient 3'700 millions de francs en lieu et place des 500 millions au maximum que le Conseil fédéral estimait nécessaires à titre de réserve pour équilibrer les variations. Les raisons de cette évolution sont fort simples: la Confédération ayant ces dernières années systématiquement retenu les moyens affectés à la route, le montant des provisions n'a cessé de croître depuis 1994. Parallèlement, l'Etat central a réduit ses contributions aux cantons dans le cadre de ses programmes d'assainissement des finances fédérales tout en étalant les programmes de construction et de renouvellement. Les mesures de protection contre le bruit ont été reportées. La mise en place d'un fonds d'infrastructure durable, global et équilibré permettrait de corriger cette situation et, surtout, de ramener les provisions à un niveau raisonnable tout en respectant le principe du frein à l'endettement.

La Fédération routière suisse FRS est l'organisation faitière de la branche automobile et du trafic routier privé de Suisse. Elle réunit une quarantaine d'associations de la branche automobile et routière ainsi que de nombreuses organisations d'usagers de la route et de moniteurs de conduite.

Berne, le 14 juin 2005