

Le département fédéral des transports prépare le message sur le fonds d'infrastructure

La volonté du peuple sera-t-elle ignorée?

Le financement de purs projets ferroviaires dans les agglomérations au moyen de prélèvements fiscaux affectés à la route est anti-constitutionnel. A plusieurs reprises, le peuple et les cantons ont rejeté des propositions d'utiliser le produit des taxes sur les carburants en faveur du chemin de fer. Donc, le produit affecté des impôts sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière ne peut pas servir à étendre les lignes RER. Il faudra trouver d'autres sources de financement pour les infrastructures ferroviaires dans les agglomérations.

La nouvelle péréquation financière entre la Confédération et les cantons élargit l'affectation des prélèvements routiers selon l'article 86 de la Constitution fédérale (cst.): la nouvelle lettre b^{bis} de l'alinéa 3 stipule que le produit des prélèvements routiers peut être utilisé également pour le trafic d'agglomération. Les associations routières sont en principe d'accord que ces moyens financiers soient utilisés aussi bien pour le trafic routier privé que pour les transports publics liés à la route dans les agglomérations. Elles soumettent cependant leur accord à trois conditions:

1. **le montant doit être chiffré** – il doit être clairement dit d'emblée quel montant sera pris sur le produit des prélèvements routiers pour financer des projets du trafic d'agglomération. Le groupe d'experts Bieri et le message concernant l'initiative Avanti indiquaient une participation de l'ordre de 300 millions de francs aux investissements.
2. **le principe de l'affectation doit être respecté** – ce mode de financement de projets du trafic d'agglomération doit se limiter aux investissements qui contribuent directement à résoudre les problèmes du trafic routier. On se référera à ce propos à l'art. 86 al. 3 cst.

Selon un récent avis de droit établi par le professeur Etienne Grisel (pour le Touring Club Suisse TCS), la genèse de l'art. 86 al. 3 cst. ainsi que plusieurs votations fédérales confirment que le peuple et les cantons n'approuvent pas l'utilisation du produit des impôts sur les carburants pour le chemin de fer. Le financement de projets ferroviaires avec le produit de prélèvements routiers n'est donc pas possible non plus quand ces projets se situent dans les agglomérations.

Une contre-expertise juridique de l'Office fédéral de la justice (pour le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC) arrive à la conclusion que le produit des taxes sur les carburants peut profiter à tous les projets d'infrastructure – donc aussi aux chemins de fer RER – à condition qu'ils contribuent réellement à décharger les routes dans les agglomérations. Il faut donc vérifier et prouver dans chaque cas particulier qu'un projet ferroviaire réduit effectivement le trafic routier.

L'effet réducteur sur le trafic routier des projets ferroviaires est en général marginal. En juin 2000, la direction des travaux publics du canton de Zurich a relevé qu'une forte extension de l'offre des transports publics permettait certes de stimuler la demande en faveur de ce mode de transport, mais que les routes n'en seraient guère déchargées pour autant. En tout cas, ce procédé est inefficace contre les goulets d'étranglement bien connus des routes à grand trafic, a précisé cette autorité. Le service statistique du canton de Zurich est également parvenu au constat que l'extension prévue des transports collectifs n'entraînait presque pas de changement au niveau de la répartition modale rail-route (micro-recensement transports 2000).

Conclusion: l'extension du chemin de fer ne contribuant pas à résoudre directement les problèmes du trafic routier et le peuple et les cantons ayant toujours refusé un élargissement de l'affectation, il n'est pas possible de puiser dans le produit affecté des prélèvements routiers pour financer les RER dans les agglomérations.

3. **la répartition des moyens financiers doit être équilibrée** – le produit affecté des prélèvements routiers qui est engagé dans le trafic d'agglomération doit être réparti de manière équilibrée à long terme entre les projets des transports publics liés à la route (donc à l'exclusion des purs projets ferroviaires) et ceux du trafic routier privé.

Financer les projets RER via un mandat de prestations

Le financement de purs projets ferroviaires (en l'état actuel des choses, il s'agit de trois grands projets non encore financés des transports publics, soit la liaison Genève-Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse CEVA, la ligne diamétrale Zurich Löwenstrasse DML et le projet Ferrovio Mendrisio–Varese FMV) devra être assuré par d'autres ressources que le produit affecté des prélèvements routiers.

De l'avis de la Fédération routière suisse FRS, ces projets devraient être financés par la caisse générale de la Confédération sur la base d'un nouveau mandat de prestations Confédération-CFF portant sur la période 2007-2010. Pour tenir compte des exigences du frein à l'endettement, le financement des routes principales par la Confédération pourrait être transféré dans le fonds d'infrastructure projeté. La Confédération pourrait ainsi compenser les dépenses pour les RER à l'intérieur du secteur des transports.

Si le département des transports, respectivement le Conseil fédéral, devait maintenir son idée de financer des purs projets ferroviaires dans les agglomérations au moyen du produit affecté des prélèvements routiers, il violerait, aux yeux de la Fédération routière suisse FRS, les dispositions constitutionnelles qui règlent l'affectation des prélèvements routiers et, de surcroît, ignorerait la volonté clairement exprimée du peuple et des cantons.

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.