

Communiqué de presse

Messages gouvernementaux sur le financement des infrastructures de transport

L'initiative ATE doit être écartée!

Berne, 18.01.12 – routesuisse s'oppose avec détermination à l'initiative ATE «pour les transports publics» qui détruit le financement des routes. Cette initiative doit être soumise au peuple et aux cantons le plus rapidement possible et sans contreprojet. Le projet FAIF concernant le trafic ferroviaire pourra ainsi être examiné sans contrainte et en même temps qu'un projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure routière nationale.

L'attitude du Conseil fédéral est incompréhensible pour routesuisse: d'un côté le gouvernement considère la désastreuse initiative ATE «pour les transports publics» comme un instrument inadéquat pour résoudre les grands problèmes de financement des infrastructures routières et ferroviaires, de l'autre côté, il lui oppose un contreprojet indirect (FAIF, financement et aménagement des infrastructures ferroviaires) qui prend une direction semblable. routesuisse craint que, sous la pression de l'initiative ATE, le projet FAIF ne soit assorti de propositions de financement et d'aménagement larges et concrètes alors qu'un projet comparable fait défaut au niveau des infrastructures routières, et notamment des routes nationales. On crée ainsi des précédents et des contraintes qui influenceront négativement ou entraveront le futur développement des infrastructures routières.

routesuisse appelle donc les Chambres fédérales à examiner le plus rapidement possible l'initiative ATE et à la soumettre au peuple et aux cantons sans lui opposer de contreprojet. En outre, il faudra développer séparément, mais de manière synchrone au projet FAIF, un concept global et concret de financement et d'aménagement de l'infrastructure routière nationale. Ce concept devra définir clairement les infrastructures nécessaires pour permettre au trafic routier de se dérouler de manière fluide et sûre durant les décennies à venir. Il devra aussi évaluer les dépenses nécessaires à cet effet. Le message de 2009 sur l'élimination des goulets d'étranglement dans le réseau des routes nationales constitue certes un pas utile dans cette direction, mais il est encore insuffisant comparativement à la portée du projet FAIF.

Il n'est pas acceptable de vouloir sauver dans un premier temps le financement de la construction, de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire (en continuant de violer grossièrement le principe de causalité et en faisant passer à la caisse le trafic routier privé), pour ensuite augmenter massivement, par la force des choses, les taxes et redevances imposées au trafic routier privé.

Dans le cadre d'un examen du projet FAIF indépendant de l'initiative ATE, routesuisse recommande aux Chambres fédérales de procéder aux modifications suivantes ou de renoncer aux points suivants:

- renoncer à la limitation de la déduction fiscale pour les frais de déplacement des pendulaires, car cette mesure frappe en premier lieu les automobilistes et crée une inégalité de droit au détriment des salariés habitant les régions rurales mal desservies par les transports publics.
- renoncer à prolonger le prélèvement dudit «quart NLFA» jusqu'à la fin 2030: le quart NLFA arrive à échéance lorsque 25% au maximum des dépenses totales pour les lignes de base NLFA (24 milliards de francs au total) sont payées, c'est-à-dire en 2018 (20 ans x 310 millions de francs = 6'200 millions de francs).
- renoncer à utiliser le produit de la RPLP pour les transports publics après l'échéance du fonds FTP. A partir de ce moment-là, les recettes RPLP doivent être utilisées, comme prévu initialement et conformément à la Constitution, pour le trafic routier.
- renoncer à ancrer dans la Constitution fédérale la notion de «transports terrestres» (en lieu et place de transports routiers) concernant l'utilisation du produit de la RPLP.