

66<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire du 14 juin 2011 à Berne

# Ornières en vue

**Berne, 14.06.2011 – Devant la 66<sup>e</sup> assemblée générale de routesuisse – Fédération routière suisse FRS, le président de l'association, Rudolf Zumbühl, a évoqué plusieurs ornières sur la route du futur financement des infrastructures de transport. Le premier est creusé par le contre-projet direct à l'initiative ATE «pour les transports publics». Ce contre-projet sera finalement pratiquement aussi cher pour la route que l'initiative elle-même. La deuxième ornière est formée par la politique climatique qui prévoit, entre autres, une taxe CO<sub>2</sub> d'environ 30 centimes par litre de carburant.**

Le financement des transports publics (TP) et celui du trafic routier doivent être mis en œuvre parallèlement, a affirmé Rudolf Zumbühl. Il n'existe aucune raison valable de financer les TP essentiellement aux frais du financement spécial du trafic routier (FSTR) pour laisser ensuite aux organisations des usagers de la route le soin de faire avaler à leurs membres les hausses d'impôts qui seront nécessaires pour combler les lacunes dans le financement des infrastructures routières. Or, c'est exactement la voie que risque de prendre la Confédération aussi bien avec l'initiative ATE qu'avec le contreprojet concernant le financement et l'extension de l'infrastructure ferroviaire.

L'engagement de la ministre des transports, qui semblait souhaiter une application plus large du principe de causalité, une plus forte participation des usagers au financement et plus de transparence a suscité de l'espoir auprès des associations routières, a poursuivi le président de routesuisse. A considérer le contreprojet à l'initiative ATE, il y a loin des paroles aux actes. L'initiative et le contreprojet tendent finalement dans la même direction. A partir de 2029, les deux coûteront pratiquement le même prix aux usagers de la route, à savoir près de deux milliards de francs par an et 24,5 milliards de francs au total jusqu'en 2040 (initiative) ou 1,8 milliard de francs par an et près de 22 milliards de francs jusqu'en 2040 (contreprojet). Les paiements de transfert déclenchés par le contreprojet ou par l'initiative ATE dépasseraient le statu quo – 250 millions de francs par an dès 2029 et trois milliards de francs au total jusqu'en 2040 – de sept à huit fois!

INFO INFO

## **Idées pour le futur financement des transports**

«Les associations du trafic privé comprennent bien que les TP ont besoin d'une base de financement garantie pour être performants», a déclaré le président de routesuisse. L'entretien d'un système de TP d'une qualité aussi élevée que celui de la Suisse coûte forcément son prix. «Nous sommes d'avis que la construction et l'entretien d'infrastructures de TP performantes font partie des tâches générales de l'Etat», a affirmé Rolf Zumbühl. Leur financement doit donc passer par les ressources générales de la Confédération. Quant aux coûts d'exploitation, ils doivent, conformément au principe de causalité, être couverts par les recettes provenant des usagers. Par conséquent, le quart NLFA doit être remplacé par une augmentation de la part du produit affecté des impôts sur les huiles minérales: cette part devrait passer de 50 à 60%, ce qui équivaut à environ 300 millions de francs.

Un autre avantage de cette solution est, selon Rudolf Zumbühl, de ne pas exiger une ouverture générale de l'affectation qui, dans la forme proposée (il est question désormais de «transports terrestres» et non plus de «trafic routier»), ne peut en aucun cas être acceptée. Compte tenu des expériences politiques faites jusqu'ici dans ce domaine, cette ouverture équivaudrait à la mort du FSTR. «L'analyse et la solution du financement doivent être mises en œuvre en même temps pour les transports publics et pour la route. Ce procédé permettrait de créer simultanément un fonds non limité dans le temps pour les TP ainsi qu'un fonds de durée également illimitée pour la route. Jusqu'ici nous nous sommes toujours heurtés à l'administration des finances en faisant cette proposition – sans doute parce que celle-ci n'a pas été faite par le ‚bon‘ mode de transport», a relevé le président de routesuisse.

## **Possible référendum contre la taxe CO<sub>2</sub> sur les carburants**

Pour Rudolf Zumbühl, la situation est aussi extrêmement insatisfaisante en ce qui concerne l'initiative climatique et son contreprojet indirect (révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>). Il est en effet prévu, entre autres, de prélever une taxe CO<sub>2</sub> de 30 centimes par litre de carburant. Si cette taxe jusqu'ici approuvée par le Conseil des Etats devait effectivement rester dans la loi révisée sur le CO<sub>2</sub> après la votation finale des Chambres fédérales, routesuisse apportera son soutien au référendum annoncé par les associations économiques faitières et les organisations membres.

Evoquant l'initiative Offroader et son contreprojet indirect, le président de routesuisse a expliqué qu'il n'était pas encore possible de dire aux acheteurs potentiels ce que coûteront les voitures à partir de janvier prochain. Il a invité le Conseil fédéral à fixer la date de la votation sur cette initiative pour mettre fin au jeu détestable des auteurs de l'initiative qui annoncent le retrait, puis le retrait sous condition et enfin le non-retrait de leur projet.

routesuisse – Fédération routière suisse FRS est l'organisation faitière de la branche automobile et du trafic routier suisses. routesuisse réunit 30 associations de la branche automobile et routière ainsi que de nombreuses organisations d'usagers de la route et de moniteurs de conduite. Ses principales organisations de soutien sont le TCS (Touring Club Suisse); auto-suisse (Association des importateurs suisses d'automobiles); l'UPSA, l'Union professionnelle suisse de l'automobile; ACS (Automobile Club de Suisse) et l'ASTAG (Association suisse des transports routiers).