

**63<sup>e</sup> Assemblée générale ordinaire  
de routesuisse – Fédération routière suisse FRS  
18 juin 2008**

# **Non à de nouveaux impôts et redevances grevant le trafic routier privé!**

par Niklaus Zürcher, président routesuisse – Fédération routière suisse FRS

(Le discours prononcé oralement fait foi)

De concert avec l'Union pétrolière (UP) et les organisations faïtières de l'économie (économiesuisse et USAM), les associations routières ont pris au début de ce millénaire l'initiative de chercher des mesures efficaces et rapidement applicables pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. C'est ainsi qu'a été lancé le centime climatique qui, en tant que mesure volontaire, répond parfaitement aux exigences de la loi sur le CO<sub>2</sub> et constitue un instrument novateur et efficace. Grâce à lui le trafic routier motorisé peut participer aux concepts et mécanismes prévus par la loi sur le CO<sub>2</sub>, sans qu'il soit nécessaire de conclure avec chaque consommateur individuel une convention pour l'exempter d'une taxe potentielle sur le CO<sub>2</sub>. La convention correspondante a été signée le 30 août 2005 par la Fondation Centime Climatique et la Confédération. Le 28 juillet 2007, le Conseil fédéral a approuvé le business plan de la Fondation.

Aujourd'hui, on peut affirmer sans exagération aucune que le centime climatique a fait ses preuves sur toute la ligne. Il apporte une contribution efficace et ciblée à la réduction des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Grâce notamment aux projets de qualité soutenus à l'étranger, le centime climatique permet même de dépasser de 40% l'objectif qui lui a été initialement imparti, soit une réduction de 1,8 million de tonnes de CO<sub>2</sub> par an. Ce résultat confirme une fois de plus que des mesures facultatives prises par l'économie sont de toute évidence beaucoup plus efficaces que des

interventions étatiques comme, par exemple, l'encouragement des biocarburants ou le système bonus-malus pour les voitures de tourisme neuves.

En 2005, la lacune par rapport à l'objectif de réduction imposé par la loi sur le CO<sub>2</sub> a été estimée à 2,9 millions de tonnes. Pour la combler, le Conseil fédéral a approuvé quatre mesures: taxe CO<sub>2</sub> sur les combustibles, centime climatique sur l'essence et le diesel, promotion du gaz naturel et des carburants biogènes et incitations via l'impôt automobile. Ces mesures n'ayant été réalisées que partiellement ou sous une autre forme, elles contribuent moins à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> qu'il n'avait été prévu en 2005. Par conséquent, l'objectif de réduction imposé serait finalement manqué de 0,5 million de tonnes de CO<sub>2</sub> par an.

Heureusement nous avons le centime climatique! Moyennant un prélèvement inchangé de 1,5 centime par litre d'essence ou de diesel il peut parfaitement combler la lacune de 0,5 million de tonnes par rapport à l'objectif. Nous avons évidemment été très heureux de voir le Conseil fédéral partager notre conception et d'exprimer le 21 février dernier une nouvelle fois sa confiance dans le centime climatique en le choisissant comme instrument permettant de rattraper le retard par rapport à l'objectif de réduction.

Le centime climatique a donc valeur de référence pour la politique climatique suisse qui devra être poursuivie après la clôture de la première période d'engagement fixée par la convention de Kyoto (2008-2012). L'intensité des émissions de gaz à effet de serre étant extrêmement faible en Suisse et les émissions qui résultent de produits à forte teneur énergétique (importés en majeure partie) se produisant essentiellement à l'étranger, la politique climatique de ce pays devra à l'avenir miser davantage sur des mesures efficaces à l'étranger. De ce point de vue, le centime climatique continuera donc d'être un modèle à succès. Il devra être étendu dans la perspective à long terme d'une Suisse neutre du point de vue climatique.

Selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), la Suisse atteindra les objectifs de Kyoto (réduction des émissions de gaz à effet de serre de huit pour-cent, année de référence 1990) d'ici à 2012 en tenant compte de l'effet de puits de carbone des forêts et des certificats acquis sur le marché international des émissions. Les seules mesures prévues en Suisse ne suffiraient cependant pas à réaliser cet objectif; l'engagement à l'étranger, dont les résultats sont à juste titre imputés à la Suisse, est indispensable.

Il faudra cependant renoncer à la taxe CO<sub>2</sub> sur les carburants également dans la politique climatique menée après 2012. Il y a trois raisons à cela:

- Ø contrairement au centime climatique qui finance des investissements ciblés dans des mesures de réduction agissant sur le climat, la taxe CO<sub>2</sub> n'a aucune chance de succès. Ce constat a d'ailleurs incité la communauté internationale des Etats à renoncer à des taxes CO<sub>2</sub> et énergétiques. Même le quatrième rapport IPCC publié en 2007 concernant les instruments de la politique climatique qualifie les taxes sur l'énergie et le CO<sub>2</sub> d'inadaptées parce que leurs effets et leur rapport utilité/cout sont trop faibles.

- Ø les mesures d'incitation dans le trafic routier motorisé présupposent l'existence de solutions de remplacement. Les taxes d'incitation sont inefficaces faute d'offres de transport à tout point de vue équivalentes (modes ou moyens de transport alternatifs). En présence d'authentiques alternatives (par ex., nouvelle technologie diesel, voitures au gaz naturel et lesdits «green cars»), les mécanismes peuvent en revanche influencer les comportements sur le marché. C'est pour cette raison que routesuisse mise sur des mesures encourageant les véhicules produisant peu d'émissions et économiques.
- Ø la faible taille géographique de la Suisse limite fortement les effets d'une taxe CO<sub>2</sub> sur les carburants. Le renchérissement de l'essence et du diesel stopperait et inverserait même le tourisme de carburant aux frontières qui, actuellement, rapporte tout de même quelque 600 millions de francs par an à la caisse fédérale. La Confédération perdrait donc une part notable du produit des impôts sur les huiles minérales et le financement des transports en Suisse en serait compromis.

Mandaté notamment par une intervention parlementaire, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) travaille actuellement à un système bonus-malus pour les voitures de tourisme neuves. L'objectif est d'introduire en 2010 déjà ce système qui se baserait sur une nouvelle étiquette-énergie pour les voitures de tourisme. Nous refusons cependant cette dernière dans sa forme projetée, notamment parce elle met en branle une bureaucratie lourde et coûteuse pour procéder à des calculs complexes qui livreraient finalement les mêmes résultats que l'actuelle étiquette-énergie, instrument bien accepté et qui a fait ses preuves pour les voitures de tourisme neuves.

L'objectif concret de ce système bonus-malus est d'inciter les acheteurs à acquérir une voiture peu polluante et peu gourmande en énergie moyennant un bonus financé via une augmentation de l'impôt automobile. Une voiture économique bénéficierait ainsi d'un rabais (bonus) de 3000 à 4000 francs. La majorité des voitures neuves immatriculées entrant aujourd'hui déjà dans les catégories A et B, qui sont celles des voitures énergétiquement les plus efficaces, un modèle consommant davantage de carburant devrait être pénalisé par un malus de 10 000 à 20 000 francs. On comprend dès lors que nous ne pouvons pas nous rallier à un tel procédé.

routesuisse demande et soutient en revanche des mesures d'encouragement (par ex., des incitations à l'achat comme l'exemption de l'impôt automobile sur l'importation de voitures, des privilèges fiscaux pour ces voitures dans les impôts cantonaux sur les véhicules à moteur, etc.) afin d'accélérer le renouvellement du parc automobile par des véhicules répondant aux technologies les plus récentes. Ces mesures devraient être simples et faciles à concrétiser et ne pas entraîner de coûts supplémentaires pour l'ensemble des concernés. Les besoins de l'économie en termes d'acquisitions de remplacement devraient être dûment pris en compte.

Il faut en outre poursuivre l'optimisation des moteurs à combustion par le biais de conditions-cadres légales (prescriptions sur les émissions) qui se basent sur les possibilités réelles de l'industrie

automobile et de la science. Cela dit, la Suisse doit éviter de se précipiter et de faire cavalier seul. Il s'agit en particulier de renoncer à des mesures qui défavorisent la Suisse dans la concurrence internationale. routesuisse approuve certes la reprise des prescriptions UE sur les émissions et le développement de ces règles, mais, compte tenu des besoins spécifiques du marché suisse, elle rejette un plafonnement des émissions moyennes de toutes les voitures de tourisme neuves immatriculées par analogie aux valeurs moyennes imposées par l'Union européenne (UE).

Vous avez sans doute suivi ces derniers mois et semaines les comptes rendus médiatiques et notamment le débat du Conseil des Etats de la dernière session d'été sur la vue d'ensemble FTP et sur le projet de loi concernant le développement de l'infrastructure ferroviaire (signe allemand ZEB). Vous ne serez donc guère étonnés de constater qu'une fois de plus – et ce ne sera certainement pas la dernière fois – je suis contraint de consacrer une partie importante de mon allocution aux transports publics.

Il s'est avéré très clairement dans le dossier de consultation et ensuite aussi dans le message sur la vue d'ensemble FTP (ZEB) que

1. le système du fonds FTP arrive au bout de ses possibilités et roule déjà sur les jantes, si vous permettez cette expression, et que
2. le besoin d'investissement ZEB (presque 5,5 milliards de francs pour l'offre de base) et ZEB «plus», donc ZEB 2 (15 milliards de francs pour toutes les options d'extension), représente au moins 20 milliards de francs.

Alors que l'offre de base ZEB devrait être financée via le fonds FTP (ce financement semble possible sans que le fonds de s'effondre, à en croire le Département fédéral des finances/DFF), diverses rumeurs et même des idées et propositions concrètes circulent concernant le financement de ZEB 2, donc de toutes les options d'extension. Et la majorité d'entre elles – comment pourrait-il en être autrement – visent à charger encore davantage les transports individuels.

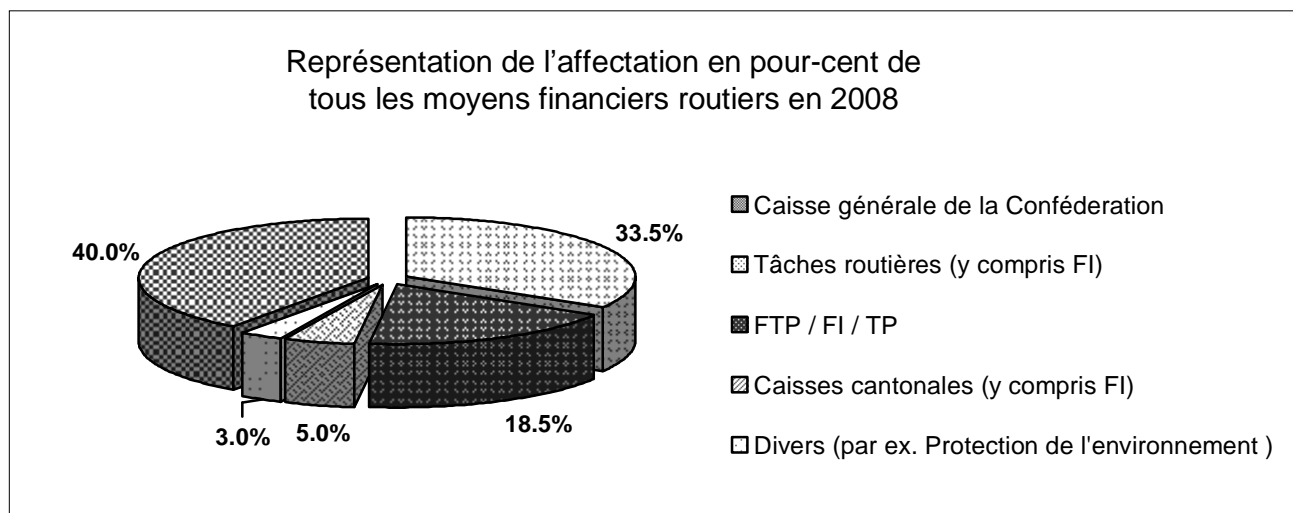
Ainsi, il était et il est même toujours question d'une augmentation des impôts sur les huiles minérales ou de la vignette autoroutière, de l'introduction d'une taxe CO<sub>2</sub> sur les carburants et de l'affectation d'une partie de son produit aux transports publics, de péages routiers urbains ou encore d'une initiative populaire fédérale visant à ce que la moitié des droits de douane sur les carburants soit utilisée pour l'encouragement des transports publics de personnes et le transfert des transports de marchandises de la route au rail.

Cette initiative populaire, qui sera présentée demain et dont le lancement pourrait être approuvé déjà le week-end prochain, ne nous gênerait en réalité pas trop si elle visait les 1,5 milliard de francs tirés du produit des impôts sur les huiles minérales et versés, selon le droit en vigueur, sans condition aucune à la caisse générale de la Confédération. Il semble que le texte de l'initiative ne soit pas encore fixé. Ses auteurs ont donc encore le temps de s'inspirer de notre proposition.

Il n'en sera malheureusement pas ainsi. On doit bien plus s'attendre que les initiateurs visent expressément les moyens financiers affectés à la route, car leur idéologie leur fait détester depuis toujours le trafic routier privé.

Il y a un an déjà, j'ai relevé à cet endroit que la route financera dès 2008 les transports publics avec un montant d'au-moins 1,5 milliard de francs par an. Partant du budget de la Confédération, routesuisse a récemment fait les calculs suivants pour l'année en cours: sur la totalité des moyens financiers routiers dont disposera probablement la Confédération en 2008, environ 1,77 milliard de francs (18,5%) seront utilisés en majeure partie pour le financement des grands projets ferroviaires (FTP), donc la Nouvelle ligne ferroviaire alpine (NLFA), Rail 2000, les mesures antibruit, le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des lignes à grande vitesse ainsi que, en petite partie, pour l'infrastructure ferroviaire dans les agglomérations via le fonds d'infrastructure (FI).

Un peu plus de 40% des 9,6 milliards de francs payés par les usagers motorisés de la route iront sans condition à la caisse générale de la Confédération. 33,5% sont destinés aux tâches routières comme l'entretien, l'exploitation et l'aménagement des routes nationales. Près de 5% sont versés aux cantons et proviennent essentiellement du produit de la RPLP.



En résumé, on peut donc retenir ce qui suit: les usagers motorisés de la route ne financent pas seulement l'infrastructure routière à proprement parler, mais apportent en plus une contribution notable à la réalisation de la nouvelle infrastructure ferroviaire. Et comme une partie importante du produit des impôts automobiles et sur les huiles minérales n'est pas affectée à la route au niveau légal et constitutionnel, les usagers de la route participent aussi considérablement à l'équilibre des finances fédérales.

Il semble que dans le cadre du nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales (il s'agit de l'attribution de tronçons routiers au réseau des routes nationales), qui sera prochainement mis en consultation, la Confédération devra assumer le financement de 400 kilomètres de routes supplémentaires. Du coup, la charge de la Confédération augmente d'environ 350 millions de francs par an pour l'entretien et l'exploitation de ces routes.

On le voit bien: les moyens financiers disponibles pour le développement du réseau des routes nationales (notamment pour la suppression des goulets d'étranglement) se raréfient et des problèmes financiers se dessinent d'ores et déjà. De surcroît, aucun autre pays d'Europe – même pas les Etats qui construisent des lignes à haute vitesse – n'investit autant d'argent par habitant dans son infrastructure ferroviaire que la Suisse. Partant de ces constats, on comprendra que routesuisse adopte une position ferme à l'égard du financement des projets ZEB et, surtout, ZEB 2.

routesuisse tient en particulier aux points suivants:

- Ø il n'y a pas lieu de créer et de prélever de nouveaux impôts et redevances – en particulier à charge du trafic routier privé – pour financer les (grands) projets ferroviaires.
- Ø les usagers doivent participer au financement de l'infrastructure au moins dans la mesure des avantages qu'ils en tirent conformément au message ZEB. Nous ne voyons pas pourquoi les usagers du chemin de fer ne paieraient pas les avantages supplémentaires dont ils bénéficient, par exemple les gains de temps qui sont chiffrés à quelque 240 millions de francs par an. Le professeur Ulrich Weidmann, qui enseigne les systèmes de transports à l'EPF Zurich, a également relevé que dans le mode de financement actuel les usagers finaux ne contribuent presque pas aux coûts. Il demande que ces usagers, donc les passagers, participent eux aussi aux investissements par une augmentation des tarifs.
- Ø l'extension du réseau ferroviaire doit se baser sur les mêmes critères que celle du réseau des routes nationales. Cela signifie concrètement que tous les projets et toutes les exigences doivent être analysés en détail par la Confédération, comme cela est également exigé pour les nouvelles infrastructures routières. Avant d'envisager une extension, il faut vérifier et exploiter toutes les optimisations possibles au niveau de l'exploitation. Cela comprend également la libéralisation de l'exploitation des chemins de fer prévue dans le cadre de la réforme ferroviaire 2. Ce procédé est préférable aux onéreuses extensions de l'infrastructure qui doivent être subventionnées.
- Ø les projets NLFA supplémentaires et ZEB 2 (options d'extensions, etc.) doivent être reportés jusqu'à ce que leur financement soit assuré.
- Ø L'offre centrale ZEB doit être réalisée en priorité dans la mesure où il s'agit de garantir la fonctionnalité de réseau du chemin de fer.
- Ø la fonctionnalité des ouvrages NLFA, dans lesquels des milliards de francs ont déjà été investis, doit être garantie par une capacité suffisante des voies d'accès en fonction de la demande de transport (notamment la troisième traversée du Jura). La priorité accordée par principe au

transport de personnes est en contradiction évidente avec la politique de transfert des transports de marchandises de la route au rail; il faut donc y renoncer.

Il y a quelques jours, le Conseil des Etats a décidé à une nette majorité de mettre à disposition près de 5,5 milliards de francs pour l'offre centrale ZEB. Le crédit global FTP augmente ainsi d'environ un milliard pour atteindre 31,5 milliards de francs.

La Petite Chambre a, de surcroît, ancré dans la loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) un passage selon lequel il faut donner des ressources financières supplémentaires au fonds FTP. En revanche, cette disposition ne dit pas qui en fera les frais. Choissant la voie de la facilité, la «Chambre de réflexion» laisse ce soin au Conseil fédéral qui doit présenter jusqu'en 2010 le message ZEB 2 et proposer de nouvelles sources de financement. Nous espérons que le Conseil national reviendra sur cette disposition et désigne clairement ces sources financières. Nous estimons qu'il faut jouer cartes sur table dès à présent et ne pas attendre deux années supplémentaires.

Alors que la Confédération tente systématiquement d'internaliser les bénéfices des transports publics et d'externaliser les coûts, elle fait quasiment l'inverse pour le trafic privé: basés sur des calculs théoriques, lesdits coûts externes sont totalement mis à la charge de la circulation routière, donc internalisés. A en croire les experts fédéraux, le trafic routier ne produit pas de bénéfice ou presque.

Récemment l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a une fois de plus calculé à la virgule près lesdits coûts externes du trafic routier et du trafic ferroviaire en 2005. Depuis l'an 2000, ces coûts auraient augmenté d'un quart selon l'ARE. Ce que ce service ne dit pas – et c'est intentionnel – c'est que le bénéfice a lui aussi augmenté entre 2000 et 2005. Selon l'Office fédéral de sa statistique (OFS), le produit intérieur brut (PIB) a progressé de près 10% durant cette période alors que le chiffre d'affaires de la branche de l'automobile et des transports s'est accru de presque huit pour-cent pour passer de 74,46 milliards (2000) à 80,41 milliards de francs (2005), à en croire les chiffres de l'Association des importateurs suisses d'automobiles.

Dans le cadre d'une première analyse globale du rapport coût/bénéfice des transports terrestres, l'ARE a publié fin octobre 2006 une synthèse concernant le bénéfice généré par les transports. Il en ressort clairement que le bénéfice global du rail et de la route est plus grand que le coût global de ces systèmes de transport (y compris lesdits coûts externes de l'an 2000). L'ARE affirme que les transports routiers et ferroviaires génèrent un bénéfice net positif de six à sept milliards de francs. Il serait simplement logique que l'ARE et l'OFS opposent les bénéfices et les coûts (externes) de ces modes de transport en actualisant les chiffres également pour l'année 2005. Ce travail pourrait se faire dans le cadre de la mise à jour du compte des transports (Trakos) qui a été annoncé.

Le bureau de prévision et de conseil ProgTrans AG a fait un premier pas décisif dans ce sens en réalisant une expertise scientifique à la demande de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG). Cette étude arrive en effet à la conclusion que les camions ont couvert tous les coûts (y compris les externes) en 2005 déjà avec un degré de couverture des coûts d'un peu plus de

101% et que l'ensemble du trafic lourd couvre ces coûts durant l'année en cours (degré de couverture des frais de 102%).

Nous avons pu prendre acte d'un succès politique le 3 juin 2008: ce jour le Conseil national a suivi à une nette majorité le Conseil des Etats en biffant dans le plan de législature 2007-2011 du Conseil fédéral la mise en place de conditions-cadres pour des essais de péage routier urbain dans les agglomérations urbaines.

Nous saluons cette décision des chambres fédérales qui, à notre avis, équivaut à la mort politique des tentatives de réintroduire en Suisse des droits de passages moyenâgeux. Et nous avons toujours souligné que le coût de la mise en place d'un essai de péage routier urbain était totalement excessif.

La ville de Stockholm, par exemple, a dépensé environ 600 millions de francs à cet effet. Cet investissement est complètement disproportionné par rapport à l'utilité d'un essai censé apporter des connaissances nouvelles sur le système du péage routier urbain. Il est évident qu'une fois en place cette lourde et complexe infrastructure technique autour d'une ville, personne n'osera prendre la responsabilité de déclarer que l'essai a raté.

Nous rejetons aussi le péage routier urbain parce que ce système n'améliore pas la situation sur les routes. Enfin, si les associations routières ont soutenu le fonds d'infrastructure mis en place par l'Assemblée fédérale pour financer les infrastructures de transport (notamment dans les villes et les agglomérations), c'est surtout parce qu'elles croyaient en la promesse que le fonds serait réalisé sans nouveaux impôts et redevances.

Nous avons du mal à admettre que le DETEC continue manifestement de préparer des essais de péage routier urbain. Nous attendons du Conseil fédéral qu'il respecte le verdict clair du Parlement et qu'il mette fin aux préparatifs et études dans le but de présenter un projet de loi limité dans le temps sur des essais de péages routiers dans les villes et les agglomérations. Si néanmoins le Conseil fédéral devait maintenir son projet de péage routier, nous l'invitons à soumettre au souverain une modification constitutionnelle dans ce sens au lieu de tenter l'éluder la double majorité du peuple et des cantons en préparant un simple arrêté.

Un thème qui préoccupe actuellement toute la population suisse et l'économie, c'est sans doute la hausse des prix de l'essence et du diesel. Toute l'économie, mais surtout les transporteurs routiers et toutes les personnes qui ont besoin de leur voiture souffrent de cette augmentation des prix des carburants. Le prix du litre d'essence (sans plomb 95) et de diesel a atteint un niveau record, c'est-à-dire, selon l'Union pétrolière, environ Fr. 1.95 (dont 87 centimes, soit presque 45% au titre des prélèvements fiscaux) et près de Fr. 2.30 (dont 93 centimes, soit près de 41% pour le fisc). route**suisse** n'est pas la seule organisation concernée à prévoir la poursuite de la hausse des prix à un rythme plus ou moins rapide.

Nous devons nous occuper plus en détail de cette thématique durant notre assemblée générale d'aujourd'hui. Je ne veux pas anticiper ce débat, mais je tiens tout de même à relever fermement



qu'en raison des prix élevés des carburants ainsi que des provisions d'environ deux milliards de francs qui seront constituées à la fin 2008 au titre du financement spécial des routes, tout nouvel impôt et toute nouvelle redevance sont des tabous absolus. Ce constat vaut aussi pour les projets déjà passablement avancés concernant le financement du nouveau programme national de sécurité routière «Via sicura» par le biais d'une hausse des primes de l'assurance-responsabilité civile pour véhicules à moteur ainsi que pour l'idée de financer la future politique de transfert de la Confédération par l'introduction d'une bourse de transit alpin qui est un pur instrument d'économie planifiée.

Je suis heureux de pouvoir saluer aujourd'hui parmi nous Monsieur Rudolf Dieterle, directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU). Notre orateur invité présentera à la suite de notre assemblée générale un exposé sur le thème «Défis actuels pour l'Office fédéral des routes», soit en particulier le développement futur du réseau des routes nationales ainsi que le financement de ces tâches. Il abordera peut-être aussi l'un ou l'autre point de mon propre discours.

Je me réjouis de pouvoir vous saluer aujourd'hui au nom du comité central de routesuisse à cette 63<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire. Un souhait de bienvenue particulier va à nos nombreux hôtes et aux représentants des médias qui ont accepté notre invitation. Je déclare donc ouverte l'assemblée générale de routesuisse – Fédération routière suisse FRS.