

Communiqué de presse

Quatre principes concernant le futur financement des infrastructures de transport

Fil conducteur politique

Berne, 27.01.11 – routesuisse – Fédération routière suisse FRS formule quatre principes en vue du débat sur le futur financement des infrastructures de transport.

routesuisse définit quatre principes qui devraient servir de fil conducteur aux associations routières dans le débat politique en cours. Cette intervention lui paraît nécessaire après la publication des propositions du Conseil fédéral sur le futur financement des infrastructures de transport, projet qui mérite diverses corrections aux yeux de routesuisse, et aussi face à la désastreuse initiative ATE «pour les transports publics». Voici ces quatre principes:

Premier principe: il faut appliquer le principe de causalité. En clair, chaque mode de transport doit couvrir ses coûts conformément au compte d'infrastructure. Les financements transversaux entre modes de transport doivent être évités et les coûts d'exploitation doivent être entièrement assumés par les usagers ou par les milieux qui ont commandé des prestations de transport. Les coûts d'infrastructure doivent être financés soit par les pouvoirs publics – en fonction du bénéfice attendu de la prestation de transport – ou avec le concours des participants aux transports.

Deuxième principe: aucune redevance n'est prélevée sans affectation. Les redevances routières doivent être prélevées uniquement pour financer des coûts relatifs aux transports. Les fonds affectés réunis par les usagers de la route doivent être utilisés à des fins routières. Les taxes d'incitation (par exemple, pour soutenir des ressources énergétiques renouvelables) minent les prélèvements fiscaux et entraînent par leur systématique l'épuisement de la ressource fiscale. Une dite internalisation des coûts, qui ne tient aucun compte du bénéfice généré par un mode de transport, n'est pas judicieuse. La discussion théorique sur ladite vérité des coûts est vaine en ce sens que le degré de financement propre des transports publics n'atteint même pas la marque des 50%.

Troisième principe: il ne saurait être question de prélever des impôts en réserve. Les impôts doivent être fixés conformément aux besoins financiers de la construction et de l'exploitation des infrastructures routières. Ce calcul doit se faire sur la base d'une planification réaliste des investissements et des finances ainsi qu'en fonction de programmes de construction contraignants. Aussi longtemps que le fonds du Financement spécial du trafic routier (FSTR) contient 0,5 milliard de francs – donc davantage que la réserve de variation (début 2010, il affichait encore 2,7 milliards de francs) –, une augmentation des impôts n'est pas urgente. (Le plan financier de la Confédération prévoit une réduction progressive des réserves disponibles jusqu'en 2015.)

Quatrième principe: il faut réserver un financement suffisant pour réaliser des infrastructures de transport répondant à la demande. Une hausse des impôts doit servir à couvrir des besoins réels de la société et de l'économie, comme par exemple la nécessité de disposer d'un réseau routier performant. Il s'agit non seulement de garantir la fluidité du trafic sur les routes à haut rendement où le besoin financier est le plus grand, mais aussi le bon fonctionnement des routes principales et importantes artères de transit ou encore de prendre des mesures pour protéger les habitants et l'environnement.

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).