

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

Office fédéral des routes
Division Affaires de la direction
Mme Rahel Galliker
Rahel.galliker@astra.admin.ch

Berne, le 26 avril 2014

Projet de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), de comblement du déficit prévisible et de mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES).

Madame la Conseillère fédérale
Mesdames et Messieurs

Nous vous remercions de nous consulter sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous faisons part de notre avis. Nous approuvons dans les grandes lignes ce projet avec une hausse de 15 centimes par litre d'essence de la surtaxe sur les carburants. Par rapport à la variante principale, nous proposons une modification impliquant une affectation de 50 pourcent au maximum de l'impôt sur les véhicules automobiles. Cette affectation doit financer les projets d'agglomération et servir en particulier les transports publics et la mobilité douce.

Nous préconisons en effet, dans une perspective de mobilité durable, de rétablir quelque peu le déséquilibre qui s'est creusé en défaveur des transports publics au cours des dernières décennies. Les efforts entrepris dans ce sens doivent encore être poursuivis et intensifiés.

Comme souhaité, nous suivons la structure du questionnaire afférent à cette consultation pour vous donner des éléments de réponse ciblés sur les questions qui sont soumises.

A) Nouvelle architecture de financement

- 1) Nous soutenons le principe de réforme du financement des tâches et des dépenses liées à la circulation routière (nouveau fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, maintien d'un financement spécial pour la circulation routière réservé aux autres contributions). Le fait que le financement actuel des routes nationales repose sur deux structures n'est pas idéal en termes de pilotage financier et de transparence. Les projets d'infrastructure de transport requièrent en général de longues durées de planification et de construction, d'où la nécessité de disposer d'un financement axé sur le long terme. La nouvelle architecture de financement répond à cette préoccupation.

Nous saluons le fait que la problématique du trafic d'agglomération est bien reconnue dans la nouvelle architecture de financement. En raison du potentiel de croissance plus élevé que la moyenne du pays dans les zones d'agglomération, on peut pronostiquer une augmentation plus forte du trafic dans ces zones, d'où la nécessité de tenir compte tout particulièrement des agglomérations.

- 2) Nous sommes favorables au principe de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Il est important de disposer d'un fonds à durée illimitée construit sur le modèle du fonds d'infrastructure ferroviaire.
- 3) Concernant la structure concrète du fonds, nous sommes d'accord avec les sources de financement proposées (avec une modification, voir chiffre 6) ainsi qu'avec les tâches à financer. Nous n'avons pas de remarques particulières à faire au sujet des instruments et mécanismes du fonds.
- 4) Nous pouvons souscrire à la poursuite de la simplification du système de financement.

B) Mesures du comblement du déficit prévisible

- 5) Nous sommes d'accord avec le principe d'une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales. La surtaxe n'a plus été adaptée depuis 1974. Il est donc grand temps de l'adapter pour couvrir le renchérissement affectant les dépenses. De plus, les progrès faits dans la diminution de consommation de carburants des véhicules depuis quelques années font diminuer les recettes issues de la taxation des carburants. L'augmentation du parc de véhicules – en outre non-souhaitable sur le plan de l'environnement – ne va plus pouvoir contrebalancer la diminution de la consommation d'essence.
- 6) Nous ne sommes pas favorables au principe d'une affectation totale de l'actuel impôt sur les véhicules automobiles au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Une affectation complète représente près de 400 millions de francs par an. Au vu de la situation des finances fédérales et des importantes dépenses et investissements à prévoir ces prochaines années dans la formation, l'énergie, l'économie-care, il est préférable de ne pas priver le ménage fédéral de cet impôt. Nous pourrions néanmoins accepter à titre de compromis une affectation partielle de l'impôt de 50 pourcent (environ 200 millions de francs) à la condition que cette affectation soit utilisée pour les projets d'agglomération, principalement les éléments favorisant les transports publics et la mobilité douce.
- 7) Nous n'approuvons que partiellement l'option principale : c'est-à-dire oui au relèvement de 15 centimes par litre d'essence sur la surtaxe sur les huiles minérales pour la porter à 45 centimes. Nous rejetons, comme indiqué sous point 6) l'affectation des deux tiers au maximum des recettes issues de l'impôt sur les véhicules automobiles.
- 8) Nous rejetons le relèvement de 12 centimes par litre de la surtaxe sur les huiles minérales et l'affectation de tout ou partie des recettes issues de l'impôt sur les véhicules automobiles (option secondaire).
- 9) Nous préconisons le relèvement de 15 centimes par litre d'essence. Et en acceptant une affectation partielle de 50 pourcent de l'impôt fédéral sur les véhicules automobiles (qui rapporterait 200 millions de francs en moyenne par année), le manque de recettes par rapport à l'option principale ne serait que de 66 millions de francs. Il devrait être possible de différer certains travaux sans pour autant nuire à l'exploitation et à l'entretien avec cette légère baisse des recettes.
- 10) Nous pouvons accepter l'introduction d'une redevance forfaitaire pour les véhicules électriques ou fonctionnant au gaz à partir de 2020. Mais cette redevance devra rester nettement inférieure à l'impôt sur les autres véhicules automobiles pour tenir compte de leur bilan énergétique meilleur. Une redevance se justifie néanmoins car ces véhicules utilisent le réseau routier et, selon le principe de causalité, il est juste que les propriétaires de véhicules électriques contribuent aussi à l'exploitation et l'entretien des routes ainsi qu'à l'infrastructure qui doit aussi être développée pour ce type de véhicules.

- 11) Oui. Le Conseil fédéral doit pouvoir procéder à l'avenir à une compensation du renchérissement sur l'impôt et la surtaxe sur les huiles minérales.
- 12) Comme indiqué au point 9), nous n'approuvons qu'en partie l'option principale et rejetons l'option secondaire.
- 13) Une idée pour équilibrer les dépenses et les recettes du financement spécial pour la circulation routière et celles du fond après 2017 serait, dans le cadre de l'impôt sur les véhicules automobiles, de taxer plus fortement les véhicules plus gros et plus polluants qui ont connu un essor rapide sur nos routes au cours de la dernière décennie.

C) Programme de développement stratégique des routes nationales

- 14) Nous approuvons le concept de base du programme de développement stratégique des routes nationales.
- 15) Nous sommes favorables à ce que l'accroissement des capacités des routes nationales se fasse à l'avenir en plusieurs étapes.

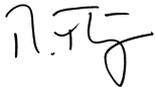
D) Autres remarques

Dans la répartition modale du trafic des voyageurs en 2011, on constate (voir votre figure 1 à la page 13 du rapport explicatif) que la mobilité douce ne représente que 7% alors que le trafic individuel motorisé 74%. On peut aussi lire que, depuis 1980, la répartition modale pour le transport des marchandises à évolué en faveur de la route (la part du rail était de 53% en 1980 et de 37% en 2011).

Il est donc important selon nous que l'on arrive à un équilibre encore meilleur dans les moyens destinés à la route d'un côté et au rail et à la mobilité douce, de l'autre. C'est la raison pour laquelle, nous avons fait la proposition sous le chiffre 6 de renforcer les moyens pour le trafic d'agglomération. Pour être encore plus précis, une partie importante de ces moyens doit renforcer la mobilité douce et les transports publics plutôt que de financer de nouvelles extensions de route ou des routes de contournement qui ont comme effet d'augmenter encore la demande de transports routiers et polluants.

En vous remerciant d'accueillir favorablement nos propositions, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

Martin Flügel



Président

Denis Torche



Secrétaire central