

# Respecter les principes de financement des transports et accroître la disposition des usagers de la route à payer

Le Conseil fédéral prévoit qu'à partir de 2017, les besoins ordinaires de la route ne pourront pas être intégralement couverts sur le plan financier. Il faut en chercher les raisons dans les projets d'investissement en attente et dans l'évolution incertaine des recettes issues des taxes et redevances à affectation obligatoire qui grèvent le trafic routier. Compte tenu aussi de l'élimination urgente des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et des mesures visant à réduire le trafic dans les agglomérations, les besoins d'investissement se montent à plus de 60 milliards de francs jusqu'en 2030. Seule la moitié du financement est assuré. Il existe pourtant des règles à respecter en la matière.



**Hans Koller**  
Secrétaire général de routesuisse – Fédération routière suisse FRS

Les associations routières souhaitent, elles aussi, un financement suffisant pour des infrastructures de transport répondant aux besoins. Parallèlement, les usagers de la route sont tout à fait prêts à assurer, par le biais de leurs impôts et des redevances acquittées, les moyens financiers nécessaires à un réseau routier performant ou à des mesures protégeant les habitants et l'environnement.

La disposition à payer des usagers motorisés de la route a cependant été mise à rude épreuve dans le passé. Les moyens financiers affectés à la «caisse routière» ont, en effet, été détournés de leur destination première pour servir, par exemple, à décharger les finances fédérales, à soutenir les transports combinés et à construire les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) ou des liaisons RER dans le trafic d'agglomération. Il est même prévu de recourir à ces ressources à l'avenir pour financer l'aménagement général des infrastructures ferroviaires (projet Faif).

Le déficit financier qui s'annonce accroît les pressions politiques pour que cesse le «pillage» de la caisse routière. Le référendum contre l'augmentation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales et l'initiative populaire fédérale *Pour un financement équitable des transports* (dite «initiative vache à lait») illustrent ce changement de mentalité au sein des milieux concernés et du grand public. Ils appellent des règles claires et cohérentes de financement avant toute nouvelle hausse des impôts et redevances grevant le trafic routier.

## Principe n° 1: la causalité

Chaque mode de transport doit financer lui-même ses coûts en fonction de son compte d'infrastructure. Il est possible de calculer les redevances en fonction des prestations ou d'échelonner les tarifs en tenant compte de la demande de transport. Par contre, les financements transversaux entre les modes de transport doivent être évités. Les frais d'exploitation doivent être intégralement supportés par les usagers ou les milieux qui commandent des prestations en matière de transport. Les coûts d'infrastructure peuvent être financés soit par les pouvoirs publics, soit – après évaluation des bénéfices résultant d'une desserte – par

les pouvoirs publics et les participants au trafic.

## Principe n° 2: l'affectation

Redevances et infrastructures en matière de transport doivent être directement liées les unes aux autres. Le produit des redevances routières doit être réservé aux besoins de la route. Cette règle vaut en principe aussi pour les taxes grevant actuellement le trafic routier, dont le produit devra être affecté dans une plus large mesure au financement des coûts routiers (ce qui correspond à l'une des exigences de l'initiative «vache à lait» concernant les impôts sur les huiles minérales).

## Principe n° 3: pas d'impôts en réserve

Les impôts et redevances doivent être calculés selon les besoins financiers effectifs de la construction et de l'entretien des infrastructures routières. Ce calcul doit se baser sur une planification réaliste des investissements et du financement, avec des programmes de construction contraignants. Le Parlement a d'ailleurs déjà transmis au Conseil fédéral une intervention réclamant un programme de développement stratégique de l'infrastructure routière.

Au lieu d'une augmentation précipitée des taxes et redevances routières, on pourrait songer à des avances versées par la Confédération pour la construction d'infrastructures routières. Comme pour les investissements ferroviaires, qui sont presque exclusivement financés par des avances de la caisse fédérale, il n'est pas absolument nécessaire que les investissements routiers soient préfinancés par les usagers de la route.

Il n'y a, enfin, aucune raison de ne pas mettre en place un fonds non limité dans le temps pour les infrastructures routières – par analogie au financement du rail – qui contribuerait à équilibrer leur financement. Cela donnerait plus de souplesse au maître d'ouvrage dans l'aménagement progressif du réseau des routes nationales et accroîtrait la sécurité dans la planification des infrastructures dont le trafic routier a besoin. ■