

Politique : les usagers de la route et du rail doivent être mis davantage à contribution

Autor(en): **Lenzin, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **38 (2011)**

Heft 2

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-911911>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les usagers de la route et du rail doivent être mis davantage à contribution. La Suisse, qui dispose de fonds spéciaux destinés à financer son trafic routier et ferroviaire, jouit d'un système de financement solide de ses infrastructures par rapport aux autres pays. Mais les moyens actuels ne suffiront pas à couvrir les futurs besoins d'extension et d'entretien. Le Conseil fédéral souhaite donc mettre davantage à contribution les usagers de la route et du rail. Par René Lenzin

La valeur des infrastructures de transport suisse se monte à 280 milliards de francs. Leur entretien coûte chaque année près de 6 milliards de francs et, d'après les récents calculs du Fonds national suisse, les besoins en extension sont évalués à environ 97 milliards de francs d'ici à 2030. Le détail des dépenses effectives pour ces infrastructures est le suivant: en 2008, la Suisse a investi près de 8 milliards de francs dans la route et le rail, à hauteur de 55% pour la route et de 45% pour le rail.

Par rapport aux autres pays, la Suisse est bien positionnée pour ce qui est du financement de ses infrastructures de transport. Les moyens à affectation obligatoire dont elle dispose lui permettent de planifier ces infrastructures essentielles dans l'économie nationale, durablement et de manière à résister aux crises. Outre les budgets habituels des communes, des cantons et de l'Etat, trois autres enveloppes sont destinées exclusivement au transport.

La Suisse a créé un fonds temporaire pour le financement des grands projets ferroviaires comme les nouveaux tunnels de base du Saint-Gothard et du Lötschberg, le projet Rail 2000 ou encore le raccordement de la Suisse au réseau ferré européen à grande vitesse. Ce fonds est alimenté par la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux presta-

tions (RPLP) ainsi que par une partie de l'impôt sur les huiles minérales et de la taxe sur la valeur ajoutée. Ce fonds génère chaque année près de 1,8 milliard de francs.

La moitié de l'impôt sur les huiles minérales, la surtaxe sur les huiles minérales et les recettes de la vignette autoroutière alimentent le financement spécial pour la circulation routière. Pour l'heure, les recettes annuelles s'élèvent à près de 6,5 milliards de francs.

Pour les 20 années à venir, 20 milliards de francs de ce financement spécial viendront alimenter un fonds d'infrastructure destiné à la finalisation et à la suppression des points de congestion du réseau routier national ainsi qu'au trafic d'agglomération public et privé.

Des coûts sous-évalués

Bon nombre de pays voisins envient à la Suisse ses systèmes de financement durables, et ce d'autant plus qu'ils sont frappés par la crise et affichent des dettes publiques exorbitantes. Mais la Suisse n'est pas en si bonne posture. En effet, les évaluations susmentionnées du fonds national suffisent à montrer que les besoins à venir ne pourront pas être couverts sans une politique rigoureuse de restriction des dépenses actuelles. D'une part, les autorités ont sous-évalué les frais d'exploitation générés par les nouvelles infrastructures ferroviaires. D'autre part, la croissance économique et l'augmentation du trafic créent de nouveaux besoins qui ne sont pas financés par la planification actuelle.

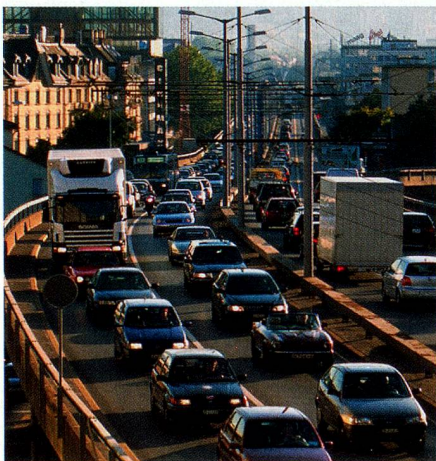
La conseillère fédérale Doris Leuthard qui est passée du Département fédéral de l'économie au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec) suite au départ de Moritz Leuenberger, semble résolue à traiter ce problème. Deux mois seulement après avoir pris ses nouvelles fonctions, elle a déjà présenté au gouvernement une vue d'ensemble du financement des transports. Mi-janvier, le Conseil fédéral in corpore lui a donné le feu vert pour approfondir les mesures pro-

posées, à savoir un projet reposant sur le financement spécial à affectation obligatoire comme décrit ci-dessus.

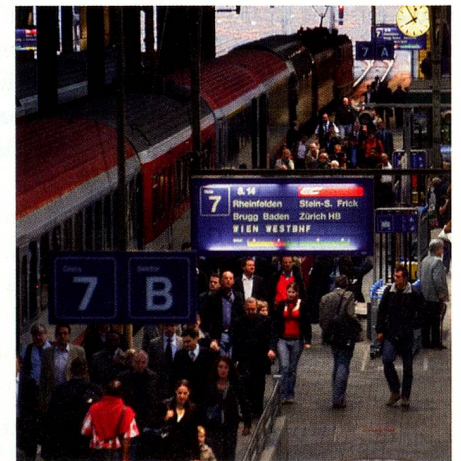
Un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire

Pour le rail, le Conseil fédéral prévoit de supprimer la durée limitée du fonds existant et de l'alimenter également avec les moyens déployés pour le rail, discutés jusqu'à présent sur une base annuelle. Le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FInFer) a permis de financer l'exploitation, le maintien et l'extension de l'infrastructure ferroviaire. Selon les données actuelles, près de 4 milliards de francs seraient alloués chaque année au FInFer. Montant insuffisant toutefois, selon le Conseil fédéral, pour couvrir les besoins à venir. En effet, les deux variantes du projet Rail 2030 ont nécessité à elles seules des extensions à hauteur de 12 ou 21 milliards de francs. Et, même si le Conseil fédéral décide de scinder le projet en plusieurs étapes d'extension, le coût global y compris les frais d'exploitation et de maintenance du réseau actuel excède les recettes du FInFer. Le Conseil fédéral propose donc de générer des recettes supplémentaires à hauteur de 900 millions de francs environ par an (voir encadré).

En matière de trafic routier, les perspectives sont légèrement plus optimistes. Mais là encore, le Conseil fédéral annonce une impasse financière à compter de 2015 environ. Pour l'éviter, il souhaite augmenter le financement spécial du trafic routier en deux étapes qui permettront d'accroître les recettes de 0,8 à 1,15 milliard de francs par an (voir encadré). Les propositions de financement du rail doivent être prochainement mises en consultation. Reste à la conseillère fédérale Doris Leuthard à approfondir le système de financement du ré-



Aujourd'hui déjà, les flux des pendulaires créent des bouchons



Cohues à l'heure de pointe dans les gares suisses

seau routier avec le Département des finances responsable de la vignette autoroutière et de l'impôt sur les huiles minérales.

Levée de boucliers générale

Les propositions du Conseil fédéral font office de contre-projet indirect à l'initiative populaire pour les transports publics déposée récemment. Lancé par des associations de protection de l'environnement, les Verts et la gauche, ce projet exige que la moitié des impôts sur les huiles minérales à affectation obligatoire soit allouée aux transports publics. Le système du Conseil fédéral prévoit également d'utiliser pour le rail les droits de douane sur les carburants, mais le taux de répartition proposé par les initiateurs du projet est, à son sens, trop élevé.

Le système du Conseil fédéral saura-t-il rallier la majorité? Le débat politique doit en juger. Une franche opposition semble toutefois se dessiner. Les cantons refusent de payer davantage pour le rail. Les socialistes et les Verts excluent toute augmentation de tarif dans les transports publics, incompatible selon eux avec les impératifs écologiques. Et bon nombre de politiciens des partis bourgeois veulent empêcher que les transports publics soient cofinancés sur le long terme par des droits de péage.

RECETTES SUPPLÉMENTAIRES

Route: Dans un premier temps, le prix de la vignette autoroutière passe de 40 à 80, voire 100 francs, ce qui devrait permettre d'engranger des recettes supplémentaires de 300 à 450 millions par an.

Par la suite, la surtaxe sur les huiles minérales doit augmenter de 7 à 10 centimes par litre, soit des recettes supplémentaires de 500 à 700 millions de francs chaque année.

Rail: Les chemins de fer doivent payer 300 millions de francs de plus par an pour l'utilisation des voies de circulation des trains. Etant donné qu'ils répercutent cette augmentation du prix du sillon sur les clients, le prix du transport ferroviaire augmentera de 10% en moyenne.

A l'avenir, les pendulaires parcourant de longs trajets pourront déduire moins de frais de trajets de leurs impôts. Cette mesure devrait générer des recettes supplémentaires de 250 millions de francs au profit du rail.

Les cantons doivent contribuer au fonds d'infrastructure ferroviaire à hauteur de 300 millions de francs.

Enfin, 40 autres millions annuels générés par un redéploiement du crédit d'engagement existant pour la protection contre le bruit seront reversés au fonds.

L'arme d'ordonnance restera à la maison

L'initiative sur les armes a été rejetée par 56,3% des votants et 20 cantons. Les militaires pourront donc continuer à l'avenir à garder leur arme chez eux. Par René Lenzin

L'initiative populaire «Pour la protection face à la violence des armes» n'a pas trouvé grâce aux yeux des votants. En effet, tant les cantons que le peuple – le taux de participation a atteint 49% – l'ont rejetée. Seuls quatre cantons romands, Bâle-Ville et Zurich l'ont acceptée (voir carte).

Globalement, les différences en matière de comportement de vote n'ont pas suivi la frontière linguistique, mais ont marqué une division entre villes et campagnes. Malgré un oui timide en Suisse romande, les cantons plutôt ruraux que sont Fribourg et le Valais ont rejeté le texte par une majorité supérieure à la moyenne nationale. Le fossé entre villes et campagnes est particulièrement profond dans les deux cantons les plus peuplés: à Zurich, le taux de oui est de 33,9% dans le district d'Andelfingen et de 65,4% dans celui de la cité de la Limmat, tandis que dans le canton de Berne, où 40,6% des votants ont voté en faveur de l'initiative, ce taux affiche 66,4% dans la Ville fédérale.

L'initiative exigeait que l'arme d'ordonnance ne soit plus conservée à la maison, mais déposée dans un arsenal. Elle demandait en outre la création d'un registre national des armes à feu ainsi que la justification d'un be-

soin et la preuve des capacités nécessaires comme conditions à l'achat et à l'utilisation d'une telle arme. Elle a en l'occurrence eu un effet préventif, puisque le Conseil fédéral et le Parlement ont durci la législation sur les armes avant même la votation. Les soldats ne peuvent ainsi plus conserver chez eux de munitions pour leur pistolet d'ordonnance ou leur fusil d'assaut. Par ailleurs, ils peuvent déposer de leur plein gré leur arme à l'arsenal, une possibilité dont très peu de militaires ont fait usage jusqu'ici.

Suite à la votation, Simonetta Sommaruga, ministre de la Justice, a annoncé d'autres durcissements de la législation sur les armes dans le but d'éviter des accidents mortels et des suicides avec des armes d'ordonnance.

Pas de scrutin le 15 mai

Aucune votation populaire n'aura lieu d'ici aux élections nationales du 23 octobre 2011. Le Conseil fédéral a finalement décidé de renoncer à organiser une votation populaire fédérale le 15 mai 2011, du fait qu'aucun projet ne sera prêt à être soumis au peuple d'ici-là. Des élections ou votations cantonales et communales auront toutefois lieu à cette date.

Voix pour

