

Initiative populaire fédérale

„Pour un financement équitablé des transports“

(„Initiative vache à lait“)

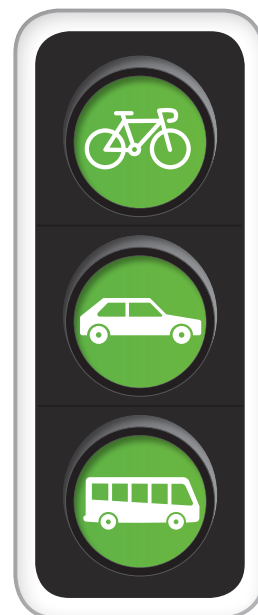


Argumentaire

financement-equitable-transports.ch

Aperçu du contenu

- I. L'essentiel en bref
- II. Que veut l'initiative?
- III. L'initiative en détail
- IV. Les principaux arguments en faveur de l'initiative
- V. Les bénéficiaires de l'initiative
- VI. L'importance économique de l'initiative
- VII. Glossaire



I. L'essentiel en bref

Des bouchons de plusieurs kilomètres, des routes surchargées et de longues colonnes de véhicules appartiennent désormais à notre quotidien. Les villes et les agglomérations sont tout particulièrement touchées. Il suffit que des accidents ou des chantiers s'ajoutent à ces surcharges de trafic pour que les usagers de la route perdent beaucoup de temps. Les causes de ces problèmes sont bien connues: nombreux goulets d'étranglement, mauvais entretien et exploitation lacunaire des routes nationales, autant de d'insuffisances qui font que la sécurité et une progression rapide ne sont plus garanties sur les routes suisses. Tous les usagers de la route en pâtissent – des automobilistes aux piétons, en passant par les camionneurs. Il est urgent d'investir dans l'infrastructure routière, mais les moyens financiers nécessaires à cet effet doivent être mis à disposition. La route étant menacée d'un découvert financier en raison de la politique actuelle, on reporte constamment des projets et investissements indispensables et urgents. Et au lieu de simplifier un mode de financement excessivement compliqué, on ne cesse d'augmenter les impôts.

Le Conseil fédéral et les élus politiques prétendent que l'argent manque pour réaliser les projets routiers. Or, cela fait des décennies que les automobilistes, motocyclistes et camionneurs versent fidèlement des milliards à la caisse de l'Etat. La Confédération génère en moyenne des impôts, taxes et redevances pour plus de 9 milliards de francs sur la route, soit un sixième de la totalité de ses recettes. Insatiable, le Conseil fédéral en veut toujours plus: il propose un nouveau fonds de financement des routes nationales et du trafic d'agglomération (FORTA) et de boucher le découvert financier menaçant par une hausse des impôts sur l'essence et le diesel. Même une augmentation du prix de la vignette autoroutière est revenue à l'ordre du jour politique.

Les usagers de la route deviennent définitivement les vaches à lait de la nation. Depuis les années soixante, la charge fiscale pesant sur les usagers de la route a plus que sextuplé – et la tendance est toujours à la hausse! Pourtant, l'argent ne manque pas. Le problème, c'est que sur ces 9 milliards de francs, à peine 30% reviennent à la route. Le reste disparaît dans la caisse générale de la Confédération ou est investi dans les transports publics. Cette politique est non seulement inéquitable, mais elle viole de surcroît les principes de la transparence des coûts et de la causalité.

Pendant ce temps, des élus politiques de gauche entreprennent tout ce qui est en leur pouvoir pour entraver le trafic routier. Des milliards

de francs versés par les contribuables sont détournés vers les transports publics. L'inefficacité de cette politique est patente: la route est et restera de loin le principal mode de transport. Près de 75% du trafic de personnes se déroulent sur la route alors que le rail n'en assume qu'environ 15%.

L'idée de la durabilité prend une place importante dans la branche automobile. Preuves en sont les énormes progrès techniques et innovations. Grâce à de nouvelles technologies de propulsion, les véhicules consomment aujourd'hui beaucoup moins de carburant qu'autrefois. Du coup, les recettes de l'Etat provenant de l'impôt sur les huiles minérales baissent. Pour contenir ce développement, le Conseil fédéral n'a d'autre idée que d'augmenter la charge fiscale. La baisse du prix du pétrole est un autre prétexte à alourdir cette facture. Or, il n'est pas tolérable que les efforts techniques de l'industrie automobile au profit de la protection de l'environnement soient pénalisés par une hausse des impôts, pas plus que des changements de prix dus aux mouvements du marché servent de prétexte à augmenter les prélèvements fiscaux. Aujourd'hui déjà, le consommateur verse à l'Etat plus de 60% du prix des carburants.

Il est grand temps de mettre fin à cette inégalité de traitement de la route et du rail. En votant sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), le peuple suisse a approuvé un programme de 6,4 milliards de francs pour le rail – financé en majeure partie par la collectivité publique et les usagers de la route. Dans sa forme actuelle, le projet FORTA n'est cependant pas une juste contrepartie au FAIF. Et il restera un corset-surprise jusqu'à la votation populaire du 5 juin 2016 sur l'initiative vache à lait, car les Chambres fédérales doivent encore examiner ce projet. Jusqu'ici, il s'est avéré que le financement était le point le plus litigieux dans ce débat. C'est précisément à ce niveau que l'initiative „Pour un financement équitable des transports“ offre une solution juste. Elle exige que les 50% du produit de l'impôt sur les huiles minérales, qui aujourd'hui vont à la caisse générale de la Confédération, soient affectés à des investissements dans la route. On disposerait ainsi de 1,5 milliard de francs de plus par an pour des projets routiers qui répondent à une nécessité urgente.

II. Que veut l'initiative?

L'initiative „Pour un financement équitable des transports“ exige qu'à l'avenir le produit de l'impôt sur les huiles minérales soit investi dans la route: les impôts et redevances payés par les usagers de la route doivent être engagés de manière ciblée pour des projets routiers.

Voilà pourquoi la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales, qui est aujourd'hui accaparée par la caisse générale de la Confédération, doit être affectée à la route (nouvel alinéa 2bis). L'argent qui, dans le système actuel, revient aux transports publics ou aux cantons continuera d'être engagé à ces fins. En revanche, il sera interdit au légis-

lateur d'utiliser des recettes supplémentaires de l'impôt sur les huiles minérales, de la surtaxe sur les carburants ou de la vignette autoroutière pour des investissements autres que ceux destinés à la route (nouvel alinéa 6).

Cette initiative renforce aussi les droits de participation démocratiques. Les décisions visant à introduire de nouveaux prélèvements ou à augmenter l'imposition existante aux frais des usagers de la route devront être obligatoirement soumises au référendum facultatif pour permettre dans tous les cas une votation populaire (nouvel alinéa 4).

Le texte de l'initiative

Art. 86 al. 2^{bis} (nouveau), 3, 3^{bis} phrase d'introduction, 4, 5 (nouveau) et 6 (nouveau)

2^{bis} Elle affecte le produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, et le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales au financement des seules tâches et dépenses suivantes, qui sont liées à la circulation routière:

- a. construction, entretien et exploitation des routes nationales;
- b. mesures destinées à promouvoir le trafic combiné et le transport de véhicules routiers accompagnés;
- c. mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations;
- d. contributions destinées aux routes principales;
- e. contributions pour la construction d'ouvrages de protection contre les sinistres dus aux éléments naturels et pour les mesures de protection de l'environnement et du paysage que la circulation routière rend nécessaires;
- f. participation générale au financement, par les cantons, des routes ouvertes à la circulation des véhicules à moteur;
- g. contributions aux cantons dépourvus de routes nationales pour la construction, l'entretien et l'exploitation des routes cantonales.

3 Abrogé

3^{bis} Elle affecte le produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation au financement des seules tâches et dépenses suivantes, qui sont liées au trafic aérien:

4 L'introduction ou l'augmentation d'impôts, de redevances ou d'émoluments dans le domaine de la circulation routière sont sujettes au référendum prévu par l'art. 141.

5 Si ces moyens ne suffisent pas au financement des tâches et des dépenses liées à la circulation routière et au trafic aérien, la Confédération prélève sur les carburants concernés un supplément sur l'impôt à la consommation.

6 Toute affectation non conforme aux utilisations prévues du produit net des impôts et redevances visés aux al. 2^{bis} et 3^{bis} et du produit net du supplément sur l'impôt à la consommation visé à l'al. 5 est proscrite.

III. L'initiative en détail

Les tâches en rapport avec le trafic routier sont aujourd'hui financées par le biais du dit „financement spécial du trafic routier“ (FSTR). Ce fond affecté est alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales, le produit de la surtaxe sur les carburants ainsi que par les recettes provenant de la redevance d'utilisation des routes nationales (la vignette autoroutière). L'autre moitié du produit net de l'impôt sur les huiles minérales (un impôt à la consommation sur les carburants) passe aujourd'hui directement dans la caisse générale de la Confédération. Au total, les impôts et redevances que la Confédération prélève aujourd'hui sur les carburants (impôt sur les huiles minérales), sur l'importation de véhicules (impôt automobile, droits de douane), sur l'utilisation des routes suisses (RPLP, vignette autoroutière) ainsi que l'impôt sur les ventes de carburants, de véhicules et de pièces pour les véhicules (TVA) produisent environ 9,2 milliards de francs (2014). Cette somme représente plus d'un sixième de toutes les recettes fiscales de la Confédération. Environ 44% (4,1 milliards de francs) de ces recettes ne sont pas affectés et ont donc profité via la caisse générale de la Confédération à toutes sortes d'autres tâches

publiques. Seuls environ 32% (3 milliards) ont été dépensés pour des tâches routières comme l'entretien, l'exploitation et l'aménagement des routes nationales. Un sixième (16,3%; 1,5 milliard de francs) a été investi dans le financement des grands projets ferroviaire (par ex., les NLFA) ou dans l'infrastructure ferroviaire des agglomérations. Plus de 5% (485 millions) sont allés aux cantons sans affectation particulière (part des cantons au produit de la RPLP). 4%, soit 337 millions de francs, ont profité à des mesures de protection (environnement, paysage, dangers de la nature) ainsi qu'à la recherche, à l'administration et à diverses autres tâches.

Les flux financiers dans ce système sont à tel point complexes et confus que même le Conseil fédéral n'est pas capable de séparer strictement l'argent revenant aux projets routiers de celui attribué aux projets non routiers. Le contrôle de l'application du principe de la causalité est quasiment impossible dans ces conditions. Avec son initiative „Pour les transports publics“, l'Association Transports et Environnement (ATE) cherchait même à accroître encore les transferts

d'argent de la route vers des transports publics hautement déficitaires. Cette initiative exigeait en effet qu'une part supplémentaire du produit de l'impôt sur les huiles minérales soit investie dans le trafic ferroviaire. La moitié ne revenant pas à la caisse fédérale aurait ainsi été partagée en parties égales entre la route et le rail.

Le Conseil fédéral a certes refusé l'initiative, mais il a proposé par la même occasion un contreprojet (ledit projet FAIF) que le peuple suisse a accepté en février 2014. Conséquence: depuis le 1er janvier 2016, le financement de l'exploitation, de l'entretien, du renouvellement et du développement de l'infrastructure ferroviaire passe exclusivement par ledit fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF). Les conséquences de cette décision pour le financement des routes sont radicales: le détournement d'argent au détriment de la route et au profit du rail se poursuit. Le FIF continue en effet de puiser dans le produit de l'impôt sur les huiles minérales selon une clé de répartition donnée (9% de la part affectée de l'impôt sur les huiles minérales, mais au maximum 310 millions de francs par an).

Le FIF reprend donc les tâches de l'ancien fonds FTP (arrêté fédéral sur la construction et le financement de projets d'infrastructure de transports publics). Il s'agissait là à l'origine d'un instrument de financement temporaire pour financer notamment des projets comme les NLFA ou Rail 2000, y compris les aménagements en vue du „Futur développement de l'infrastructure ferroviaire“ (ZEB). Il va de soi que les auteurs de l'initiative „Pour un financement équitable des transports“ acceptent la volonté populaire: l'argent de la route investi dans les transports publics via le fonds FAIF n'est pas concerné par leur projet! Les ressources du FIF, donc des transports publics, sont donc garanties.

Le Conseil fédéral veut mettre en place un système de financement cohérent pour la route par analogie au FIF. Un fonds de financement non limité dans le temps pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sera donc créé au niveau constitutionnel pour financer les routes nationales et apporter des contributions aux mesures améliorant l'infrastructure de transport dans les villes et les agglomérations. Le financement spécial du trafic routier sera maintenu mais modifié. Le FORTA est actuellement examiné par les Chambres fédérales, mais jusqu'ici ces débats ne promettent pas une amélioration notable du système inéquitable que l'on connaît actuellement.

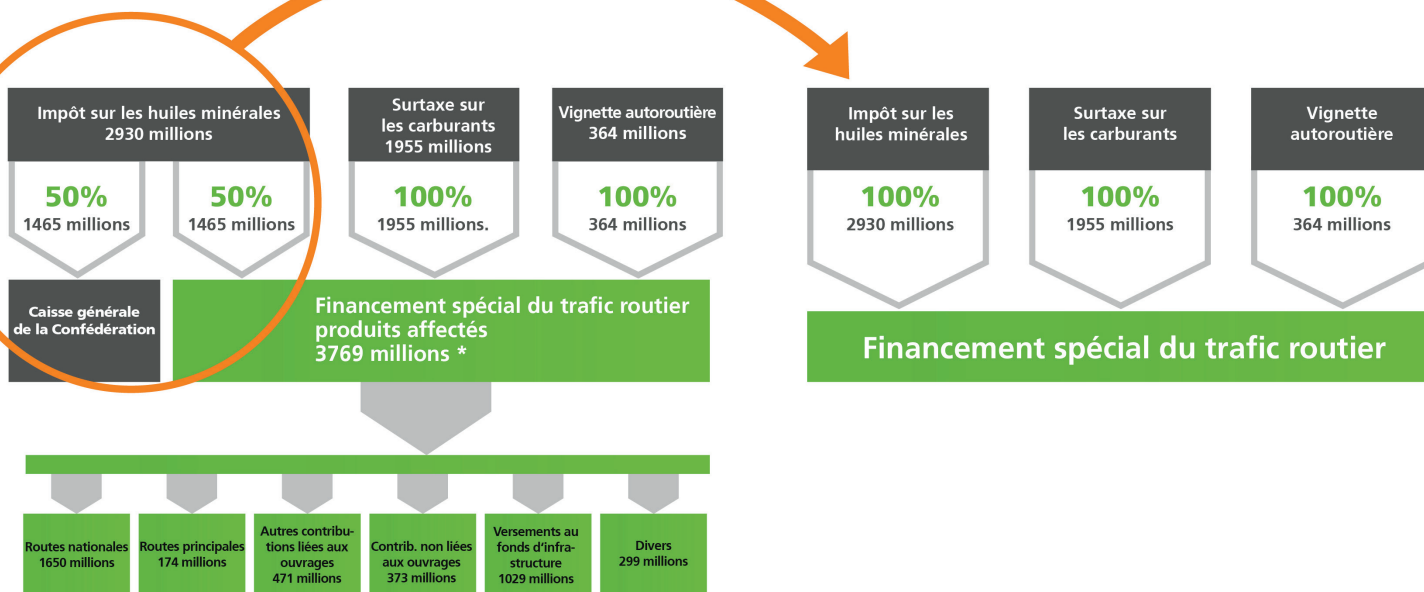
L'initiative „Pour un financement équitable des transports“ reste donc le seul moyen de stopper ce mauvais développement. La révision de l'article 86 de la Constitution fédérale garantira le strict respect du principe de la causalité (par analogie au principe du pollueur-payeur en matière de protection de l'environnement): les recettes provenant du trafic routier doivent être affectées et investies dans l'infrastructure routière. Tout le monde profite de cette solution, du piéton au camionneur, en passant par l'automobiliste et le motard.

En outre, l'initiative renforce les droits de participation démocratique: l'introduction et l'augmentation d'impôts, taxes et redevances dans le domaine du trafic routier doivent être obligatoirement soumises au référendum facultatif. Les automobilistes doivent effet s'attendre dans les années à venir à des augmentations considérables des impôts, taxes et redevances ou à de nouveaux prélèvements. Il est donc important qu'ils aient leur mot à dire.

L'initiative „Pour un financement équitable des transports“ fait de l'ordre!

aujourd'hui :

Financement équitable des transports:



* Recettes nettes après déduction des coûts de perception de la redevance d'utilisation des routes nationales

Source: compte d'Etat de la Confédération 2014

IV. Les principaux arguments en faveur de l'initiative

1. Aller de l'avant!

Plus de 6000 moyens de transport collectif circulent sur les routes suisses. Les trams, trolleybus, cars postaux etc. ont autant besoin d'un trafic fluide que les automobilistes et les camionneurs. Dans les agglomérations et les villes surtout, plusieurs moyens de transport doivent pouvoir évoluer simultanément dans un espace restreint sans se gêner. C'est dans ces zones que les bouchons sont les plus problématiques, car les réfections et aménagements ont été trop longtemps reportés à plus tard. Le souverain suisse a en outre accepté en février 2014 à une forte majorité le programme FAIF qui garantit largement le financement des projets des transports publics. Les initiateurs respectent parfaitement cette décision populaire: les moyens financiers revenant actuellement aux transports publics sont maintenus. Il est cependant important désormais de ne plus négliger l'infrastructure routière afin de permettre à nouveau aux usagers de la route de progresser de manière prévisible et en toute sécurité avec leurs véhicules.

Il faut à cet effet que les routes cantonales soient elles aussi en bon état. Grâce à l'initiative, les cantons et les communes auront plus de moyens financiers à disposition. En effet, lesdites contributions non liées aux ouvrages que la Confédération verse aux cantons augmenteraient. Grâce à l'affectation complète du produit de l'impôt sur les huiles minérales, 10% de 1,5 milliard, soit 150 millions de francs de plus, reviendraient en plus aux cantons. Ces derniers en remettent une partie aux communes pour la construction et l'entretien des routes communales.

Les craintes des cantons de subir des mesures d'économies de la Confédération dans d'autres domaines ne sont pas justifiées. Il s'agit d'allégations infondées des adversaires de l'initiative. Ces mesures d'économie ne trouveraient en effet jamais une majorité au Parlement.

2. Sauver des vies humaines grâce à des routes sûres

Le trafic sur les routes nationales a plus que doublé durant les vingt ans écoulés. De nombreux tronçons routiers touchent à la limite de leur capacité. Il est urgent d'éliminer des goulets d'étranglement. Des routes de contournement épargnant les quartiers résidentiels apportent plus

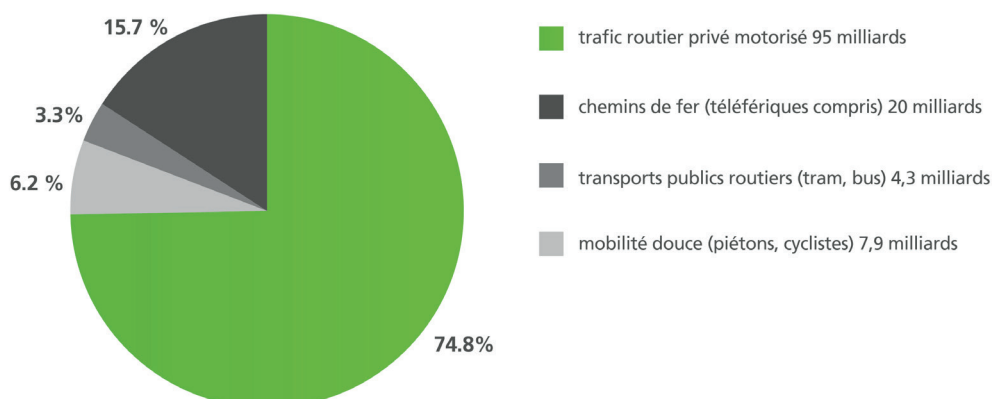
de calme et, surtout, plus de sécurité à maints endroits. Il est urgent de dégorger les routes et les rues des villes, des villages et des agglomérations. La nécessité d'agir à ce niveau est incontestable. Le trafic ne cesse d'augmenter d'année en année. Les usagers des routes nationales sont de plus en plus à l'étroit. Le nombre de pendulaires empruntant les transports publics dans les villes et les agglomérations progresse constamment. En 2013, on comptait déjà 3,8 millions de pendulaires entre le domicile et le lieu du travail. De nombreux modes de transport doivent fonctionner parallèlement sans se gêner. Plus de personnes et plus de moyens de transport signifient forcément plus de risques d'accident. Il serait désastreux d'économiser au détriment des infrastructures de transport. De nouveaux investissements sont plus urgents que jamais.

3. Halte aux bouchons!

La surcharge du réseau routier n'est pas seulement une source de désagrément, mais, surtout, elle ne cesse d'augmenter. Plus de 90% des bouchons concernent les agglomérations où se chevauchent des réseaux de transport locaux, régionaux et nationaux. Preuve en est le nombre d'heures d'attente dans les bouchons qui a plus que doublé depuis 2008 sur le réseau des routes nationales suisses. En 2014, les Suissesses et les Suisses étaient bloqués pendant 21'541 heures sur les routes. Ces embouteillages sont principalement dus à des surcharges de trafic qui sont à l'origine des trois quarts des heures de bouchon. Ces encombrements coûtent cher aux contribuables suisses, mais aussi à l'économie, soit quelque 2 milliards de francs par an (perte de temps et d'énergie, atteintes à l'environnement, coût des accidents).

Ces pertes peuvent être réduites par des investissements dans le réseau routier. L'industrie ainsi que les arts et métiers en profiteraient tout particulièrement – et avec eux les consommateurs. La route reste le mode de transport de loin le plus important (voir graphique ci-dessous). Plus des trois quarts du trafic de personnes se déroulent sur la route. 15% seulement de ce trafic passent par le rail. Sans les transports individuels de personnes et de marchandises, l'économie suisse s'effondrerait. Une accessibilité bonne et précise est non seulement un facteur économique important pour les entreprises, l'industrie et les administrations publiques, mais de nombreuses familles et de nombreux particuliers dépendent aussi de leur voiture.

Prestations de transport dans le trafic de personnes en 2014



Total: 127,6 milliards de personnes-kilomètres

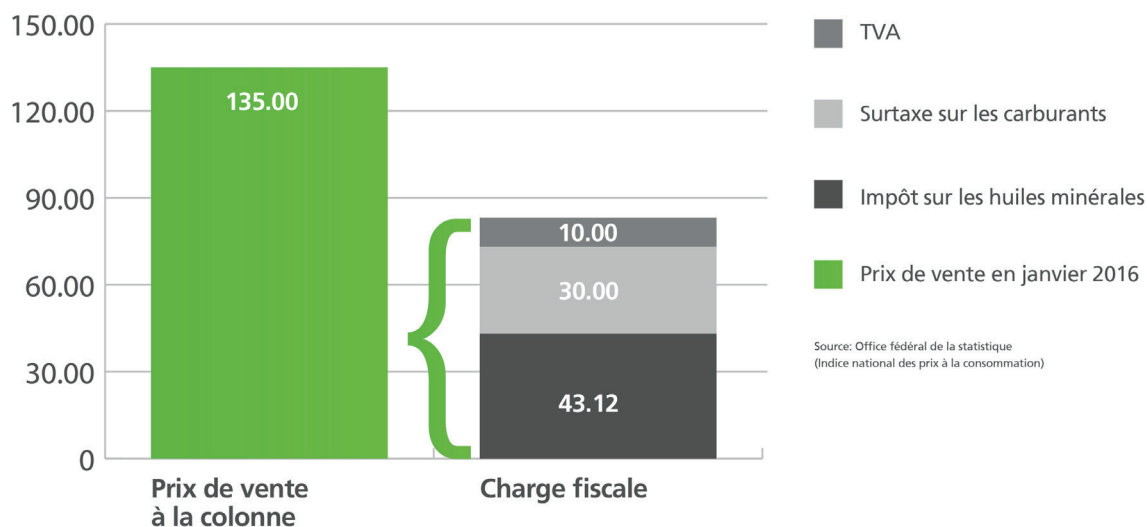
IV. Les principaux arguments en faveur de l'initiative

4. L'argent de la route appartient à la route

Environ 60% des dépenses fédérales pour les transports bénéficient aux moyens collectifs. La route ne bénéficie que de 36% de ces dépenses pour ses investissements alors qu'elle en verse un multiple à la Confédération sous forme d'impôts, taxes et redevances – **soit quelque 9 milliards de francs par an!** Ces prélèvements comprennent l'impôt sur les huiles minérales, la TVA, la redevance d'utilisation des routes nationales, l'impôt sur les véhicules à moteur et la taxe sur les poids lourds. Depuis les années soixante, ces prélèvements ont plus que sextuplé. Mais le Conseil fédéral veut les augmenter une nouvelle fois dans le cadre du projet FORTA. Bien que le peuple ait clairement rejeté une augmentation du prix de la vignette autoroutière, des élus politiques de la Berne fédérale veulent tout de même relancer cette idée par le biais du FORTA. Si personne ne stoppe cette politique, ce pillage du porte-monnaie des automobilistes se poursuivra joyeusement. Aujourd'hui déjà, les automobilistes versent à l'Etat environ 60% du prix des carburants.

Le principe de la causalité fait pourtant partie des règles essentielles de la Constitution fédérale. Il exige que celui qui est à l'origine de coûts doit aussi les assumer. Les adversaires de l'initiative brandissent la menace de programmes d'économie. Ils évoquent à ce propos des coupes dans les dépenses pour l'agriculture, la défense nationale et la formation. Ils taisent bien sûr soigneusement le fait qu'en cas d'acceptation de l'initiative seuls 2% environ du budget fédéral (66 milliards de francs) pour des tâches générales seraient supprimés. A titre de rappel: lorsque la Banque nationale suisse a abandonné le 15 janvier 2015 le cours minimum du franc suisse par rapport à l'euro, des milliers d'entreprises suisses ont dû procéder quasiment du jour au lendemain à des économies de l'ordre de 15%. Des mesures d'économie de 5 à 10% font partie du quotidien des entreprises. Chaque entreprise doit en être capable. C'est dire que la Confédération pourrait elle aussi économiser sans aucun problème 2% de ses dépenses. La menace de mesures d'économie est parfaitement irréaliste; elle sert juste à semer la confusion pour empêcher le succès de l'initiative

Essence: prix de vente et charge fiscale [en centimes par litre]



Basée sur le prix de vente moyen de janvier 2016, la charge fiscale (impôt sur les huiles minérales, surtaxe sur les carburants, TVA) représente environ 60% du prix de vente. Le reste de ce prix se compose de la valeur de la marchandise (pétrole brut) et de la marge commerciale.

5. Le besoin financier est prouvé – la route a un urgent besoin d'argent!

Le réseau des routes nationales suisses touche à la limite de sa capacité. Depuis 1995, la longueur totale des routes n'a pas changé. Seul le réseau des routes nationales a progressé de 17% entre 1995 et 2012. Malgré les milliards dépensés pour l'opération aussi onéreuse qu'inefficace du transfert des transports de la route au rail, les prévisions annoncent une augmentation constante du trafic routier durant les années à venir. Plus de personnes signifie aussi plus de véhicules et plus de trafic. L'aménagement et l'entretien des routes doivent être accélérés. Les besoins d'investissements sont énormes. De nombreuses villes et agglomération ainsi que de nombreux villages de toute la Suisse attendent la construction ou l'extension de routes de con-

tournement et d'accès. Plus les routes vieillissent, plus leur entretien coûte cher. Les conclusions à tirer de cette situation sont claires: la route a absolument besoin des recettes du trafic routier pour financer ses propres projets. Les provisions constituées au titre du financement spécial du trafic routier (FSTR) seront épuisées fin 2018. Le découvert financier atteindra alors quelque 1,2 milliard de francs par an. C'est dire que la route a besoin de moyens financiers supplémentaires. Il n'est pas tolérable dans cette situation que l'argent de la route soit en premier lieu utilisé pour financer l'infrastructure ferroviaire ou boucher les trous de la caisse fédérale, si bien que la route n'a plus les moyens de se financer elle-même.

6. Renforcer la démocratie: les usagers de la route doivent avoir le droit à la parole

Il n'est pas acceptable que les usagers de la route doivent payer toujours plus d'impôts, de taxes et de redevances, mais n'aient pas un mot à dire lorsque la politique décide d'augmenter ces prélèvements. Ce constat concerne par exemple la taxe sur le trafic des poids lourds (art. 8 et 9) ou encore la surtaxe de compensation sur les carburants (art. 26 de la loi sur le CO2). Face à cette augmentation constante des prélèvements, il est important que les usagers de la route aient un droit de

participation démocratique ancré dans la Constitution fédérale. Si les automobilistes sont appelés à payer, il faut aussi leur donner le droit d'en décider. Dans une démocratie directe, cette participation passe évidemment par l'urne. Les décisions visant à introduire ou à augmenter des impôts, taxes et redevances grevant le trafic routier privé ou professionnel seront donc obligatoirement soumises au référendum.

V. Les bénéficiaires de l'initiative

L'initiative populaire fédérale „Pour un financement équitable des transports“ garantit la mise à disposition de moyens financiers suffisants pour l'élimination des goulets d'étranglement (autoroute du Glattal, contournement de Morges, tunnel du Gubistr, etc.), pour la construction d'importantes routes de contournement et d'accès (par exemple, l'autoroute de l'Oberland zurichois), pour l'exploitation et l'entretien d'importants axes routiers ainsi que pour la construction de nouvelles routes indispensables. Lorsque l'initiative sera acceptée, le législateur pourra préparer les différents projets. Tout le monde profitera finalement de cette initiative, du piéton au camionneur, en passant par l'automobiliste et le motocycliste:

- **les usagers des transports publics:** plus de 6000 moyens de transport collectif circulent sur les routes. Les trams, trolleybus, cars postaux, etc. profitent eux aussi d'un trafic sûr et fluide.

- **cantons et communes:** lesdites contributions non liées aux ouvrages que la Confédération verse aux cantons augmentent. Ces contributions représentent aujourd'hui 10% du produit affecté de l'impôt sur les huiles minérales. Grâce à l'affectation complète de l'impôt sur les huiles minérales, les cantons recevront automatiquement 10% de 1,5 milliard, donc 150 millions de francs de plus. Ils en reversent une partie aux communes pour la construction et l'entretien des routes communales.

- **les villes et les agglomérations:** dans les villes et les agglomérations plus qu'ailleurs, les différents modes de transport doivent pouvoir fonctionner parallèlement sans se gêner. Ces zones souffrent tout particulièrement des bouchons, car les réfections et aménagements y ont été constamment reportés à plus tard.

- **régions périphériques:** de nombreuses régions périphériques de Suisse ne sont pas ou sont mal desservies par les transports publics. On pourra enfin y construire des routes d'accès attendues depuis longtemps et les routes existantes pourront être mieux entretenues. La population de ces régions a tout particulièrement besoin d'un trafic routier performant.

- **l'économie en général et les arts et métiers en particulier:** les entreprises industrielles et artisanales en profiteraient le plus – et avec eux les consommateurs. La route est et restera de loin le plus important mode de transport. Plus des trois quarts du trafic de personnes s'y déroulent. Seuls 16% de ce trafic passe par le rail, les 7% restant étant assumés par d'autres modes de transport (navigation, chemins de fer spéciaux). Plus de 60% des transports de marchandises passent par la route et seulement 38% par le rail. Ladite répartition modale s'est fortement développée au profit de la route ces dernières années. Sans les transports individuels de personnes et de marchandises, l'économie suisse s'effondrerait.

- **usagers de la route et piétons:** durant les vingt ans écoulés le trafic sur les routes nationales a plus que doublé. De nombreux tronçons routiers atteignent la limite de leur capacité. Des routes de contournement épargnant les quartiers résidentiels apporteraient plus de calme et, surtout, plus de sécurité en maints endroits. Les bordiers de routes fortement fréquentées et les piétons font donc également partie des bénéficiaires de cette initiative. Et, bien entendu, les usagers de la route pourront à nouveau atteindre leur objectif sans obstacle, sans stress, sans bouchon – et sans avoir à payer encore plus!

VI. L'importance économique de l'initiative

Des liaisons routières performantes sont d'une importance capitale pour l'existence et le développement de l'économie suisse. Mais la mobilité n'est pas seulement déterminante pour le bon fonctionnement de l'économie, des arts et métiers: faute de transports, la liberté de mouvement personnelle et individuelle de chacun d'entre nous serait fortement restreinte. Générant un chiffre d'affaires de plus de 46 milliards de francs et plus de 218'000 emplois, la route est aussi le plus important mode de transport en termes de création de plus-values et d'emplois – bien avant le trafic ferroviaire ainsi que la navigation fluviale et aérienne. Pourtant, la politique suisse des transports se concentre essentiellement sur le transfert de la route au rail et la promotion du trafic ferroviaire. Toutes les mesures prises jusqu'ici pour transférer les transports de la route au rail n'ont pas

eu d'effet durable sur la répartition modale rail/route. Bien au contraire: pour diverses raisons, l'importance du trafic routier ne cesse d'augmenter. La globalisation, la division du travail, les habitudes de loisirs et la croissance des revenus sont des facteurs essentiels de l'augmentation de la demande dont fait l'objet la route. Et même les transports publics ne pourraient pas fonctionner sans la route: environ 75% des personnes empruntant les transports collectifs passent par la route. Ce serait donc désastreux, d'un point de vue non seulement politique, mais aussi économique, de continuer d'ignorer la demande et les besoins effectifs en matière de transports. Il est urgent d'assainir et d'aménager les routes existantes. Des routes performantes et sûres, sur lesquelles on peut transporter rapidement, à prix modéré et sur des grandes distances des êtres humains, des mar-

chandises, de l'énergie et des informations, sont indispensables au succès de l'économie suisse. La majeure partie du réseau des routes nationales suisses a été construite dans les années 70 et 80. Plus les routes sont vieilles, plus leur entretien coûte cher. Le réseau routier a besoin d'investissements représentant 1,5 à 2% de la valeur de remplacement. Cela fait plus de 4 milliards de francs par an. Cette somme ne comprend même pas la construction de routes de contournement et la suppression des goulets d'étranglement.

Grâce à l'initiative pour un financement équitable des transports, 1,5 milliard de francs de plus par an seraient à disposition de l'infrastructure routière. Le bénéfice réel qu'en tire l'économie est beaucoup plus élevé. Dans une étude sur le bénéfice produit par les transports, la Confédération a constaté que chaque franc investi dans le trafic routier génère une création de plus-value cinq fois plus élevée que le même investissement dans les transports ferroviaires. Mais la politique ne semble toujours pas avoir compris l'importance de la route. On part tout simplement du principe que les routes fonctionnent. C'est une erreur fatale. Le gel de la construction routière doit cesser. La route doit enfin occuper la place en politique qui lui revient. Cette prise de conscience est indispensable pour assurer un développement de la route conforme à son importance pour la société et l'économie. L'économie en profitera et avec elle le consommateur. Une infrastructure performante et fiable réduit en effet sensiblement le coût des transac-

tions pour tous les acteurs économiques. Inversement, il suffit de quelques dérangements pour provoquer des arrêts de production dans toutes les branches et entreprises. Augmentant d'année en année, le nombre d'heures d'attente dans les bouchons à la suite de surcharges de trafic coûte environ 2 milliards de francs par an à l'économie. L'initiative vache à lait corrige cette situation: elle assure à la route d'importants moyens financiers pour des investissements d'une importance capitale pour l'économie.

C'est aussi une affaire d'équité quand on se rappelle qu'avec l'acceptation du projet FAIF plus de six milliards de francs seront dépensés pour le rail. Une infrastructure ferroviaire bien aménagée est importante et nécessaire. Mais il faut les deux: le rail et la route. Contrairement au rail, la route affiche un degré d'autonomie financière de plus de 100% depuis 1995. La route est rentable; elle couvre intégralement les coûts qu'elle occasionne et n'a pas besoin de subventions de l'Etat. Il en est tout autrement pour les chemins de fer: plus d'un trajet sur deux effectués par le rail est payé par l'Etat. Le degré d'autonomie financière du trafic ferroviaire est de l'ordre de 43%. Une grande partie du découvert est financé par les usagers de la route. L'initiative „pour un financement équitable des transports“ n'y change rien, mais les deux modes de transport seraient enfin mis sur un pied d'égalité, car la route pourrait disposer d'une plus forte partie de l'argent réuni par ses usagers.

VII. Glossaire

Vignette autoroutière

Depuis 1985, les autoroutes et semi-autoroutes suisses (routes nationales de 1^{re} et de 2^e classe) sont soumises à un péage. Celui-ci est prélevé sous la forme d'une redevance d'utilisation, ladite vignette autoroutière, dont le prix est de 40 francs. La vignette est valable pour la période du 1^{er} décembre avant le millésime imprimé jusqu'au 31 janvier après le millésime imprimé sur l'autocollant. Le 24.11.2013, le peuple suisse a refusé avec une majorité de 60,5% des votants (refus dans tous les cantons) une augmentation de la vignette à 100 francs.

Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

Le FIF est le successeur non limité dans le temps du fonds FTP (voir ci-dessous) qui avait été créé pour le financement des grands projets ferroviaires. Le financement de l'exploitation et de l'entretien, de la réfection et de la modernisation ainsi que des extensions de l'infrastructure ferroviaire passe exclusivement par le FIF depuis le 1^{er} janvier 2016. Le FIF reprend aussi les dettes (avances cumulées) du fonds FTP à dater de la fin 2015.

Le FIF dispose durablement des ressources suivantes pour financer ses tâches:

- au maximum deux tiers du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux (RPLP);
- un pour-mille de TVA;
- 2% des recettes provenant de l'impôt fédéral direct sur les personnes physiques;
- 2,3 milliards de francs provenant du budget général de la Confédération; ce montant est adapté au développement du produit intérieur brut réel et au renchérissement (indice des prix à la construction ferroviaire);
- contributions cantonales d'un montant de 500 millions de francs.
- un pour-mille supplémentaire de la TVA (à partir de 2018 et jusqu'en 2030 au plus tard);
- neuf pour-cent du produit net affecté de l'impôt sur les huiles minérales (jusqu'au remboursement complet des avances au fonds FTP), mais au maximum 310 millions de francs par an selon le niveau des prix de 2014.

VII. Glossaire

Impôts sur les carburants	Impôt sur les huiles minérales, surtaxe sur les carburants et taxes à l'importation plus la TVA.
Degré d'autonomie financière	Le degré d'autonomie financière caractérise la situation financière d'une entreprise ou d'une exploitation publique. Plus les dépenses et les recettes sont équilibrées, plus le degré d'autonomie financière est élevé. Lorsqu'il atteint 100%, il n'y a plus de déficit.
Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)	FAIF signifie „financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire“. A la suite de l'acceptation du projet par le peuple et les cantons en 2014, un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) sans limitation dans le temps a été inscrit dans la Constitution fédérale. Le Parlement décide des projets concrets à des intervalles de 4 à 8 ans. Le Conseil fédéral a mis en vigueur début 2016 les dispositions constitutionnelles FAIF ainsi que les ordonnances y relatives. La première étape de construction jusqu'en 2025 prévoit des investissements de 6,4 milliards de francs.
Fonds FTP	Arrêté fédéral du 9 octobre 1998 sur la construction et le financement de projets d'infrastructure des transports publics (par ex., NLFA, Rail 2000). Le fonds bénéficie de parts à la TVA, à la RPLP et au produit de l'impôt sur les huiles minérales.
Prestations fiscales	Tous les impôts, taxes et redevances prélevés par la Confédération.
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). La RPLP est une redevance prélevée en Suisse et dans la Principauté du Liechtenstein en fonction du poids, du degré d'émission et du nombre de kilomètres parcourus. Elle est due pour tous les véhicules à moteur et remorques <ul style="list-style-type: none"> ● dont le poids total admissible dépasse 3,5 tonnes, ● qui servent au transport de marchandises et ● qui sont immatriculées en Suisse à l'étranger et utilisent le réseau routier public suisse.
Impôt sur les huiles minérales	Impôt de consommation spécial sur le pétrole, les huiles minérales, le gaz naturel et les produits qui en sont dérivés, soit en particulier les carburants. Le montant change d'un produit à l'autre. Il est de 43,12 centimes par litre d'essence.
Surtaxe sur les carburants	La surtaxe sur les carburants est prélevée sur tous les carburants. Elle est actuellement de 30 centimes par litre d'essence.
Répartition modale	La répartition modale indique la répartition des prestations de transport entre les différents modes de transport.
Réseau des routes nationales	Routes exploitées par la Confédération comme les autoroutes, les semi-autoroutes ou les routes principales. Le réseau des routes nationales ne correspond donc pas au réseau des autoroutes parce que, premièrement, il comprend aussi de nombreuses semi-autoroutes et routes principales et, deuxièmement, il existe aussi des autoroutes cantonales. La Confédération est responsable du financement, de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement des routes classées routes nationales. L'Office fédéral des routes est le service compétent.
Fonds pour les routes	Pour donner également une assise solide au financement des

VII. Glossaire

nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)	projets routiers, le Conseil fédéral projette de créer un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le 9 février 2014, le peuple a approuvé avec ledit projet FAIF la création d'un fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Le FORTA vise à placer la route et le rail sur pied d'égalité, mais avec une augmentation des redevances routières qui suscite actuellement de vives discussions politiques.
Nouvelles technologies de propulsion	Systèmes de propulsion de véhicules qui, par l'énergie qu'ils utilisent, se distinguent des techniques motrices répandues sur le marché. Ces technologies permettent d'espérer que les problèmes liés aux propulsions traditionnelles – la pollution de l'environnement ou encore l'épuisement des réserves de carburants fossiles (pétrole) – puissent être réglés.
Contributions non liées aux ouvrages versées par la Confédération aux cantons	La Confédération se sert de la part affectée à la route du produit de l'impôt sur les huiles minérales et du produit net de la redevance d'utilisation des routes nationales pour, notamment, financer lesdites contributions non liées aux ouvrages. Il s'agit d'une participation aux charges cantonales pour des routes ouvertes au trafic des véhicules à moteur et de contributions aux cantons dont le territoire n'est pas traversé par une route nationale déjà ouverte au trafic (art. 3 lt. 2 de la loi fédérale sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière).
Financement spécial du trafic routier (FSTR)	Le financement des tâches et charges en rapport avec le trafic routier passe au niveau fédéral par ledit financement spécial du trafic routier (FSTR). Le FSTR tire ses moyens financiers des produits de l'impôt sur les huiles minérales (50%) et de la surtaxe sur les carburants (100%) (à chaque fois sans les carburants pour avions) ainsi que du produit net de la vignette autoroutière. A côté de l'infrastructure routière propre à la Confédération, donc les routes nationales, le FSTR finance des contributions aux infrastructures routières cantonales ainsi que des contributions à d'autres tâches de la Confédération en rapport avec le trafic routier.
Transfert	Par transfert on entend dans ce contexte les mesures encourageant le transfert des transports de la route au rail.
Principe de la causalité	Selon ce principe, celui qui occasionne des coûts doit aussi les assumer. Le principe de la causalité fait partie des principes fondamentaux de la Constitution fédérale suisse.
Valeur de remplacement	La valeur de remplacement désigne les coûts d'acquisition futurs d'un bien économique égal ou comparable, par exemple une route ou un pont.
Affectation	Certains moyens financiers ou certaines prestations matérielles ne peuvent être utilisés qu'à des fins précisément définies.