

Monsieur le Conseiller fédéral
Moritz Leuenberger
Chef du Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Berne, le 23 avril 2009¹ usam-Sa

**Arrêté fédéral sur l'étape de financement 2011 – 2014 du programme en faveur du trafic
d'agglomération
Réponse à consultation
Réf. int. 106/09**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Organisation faïtière des PME, l'Union suisse des arts et métiers usam représente 280 associations et quelque 300 000 entreprises. En tant que numéro 1 des PME helvétiques, elle s'engage sans répit pour l'aménagement d'un environnement économique et politique favorable au développement des petites et moyennes entreprises.

Par son courrier du 19 décembre 2008, l'usam a été invitée à prendre position sur le projet cité en titre relatif au financement des projets d'agglomération. Par la présente réponse, l'usam fait usage de cette opportunité.

1 Remarques liminaires

L'arrêté fédéral objet de la présente réponse a été mis en consultation simultanément avec un second arrêté fédéral relatif lui aussi au fonds d'infrastructure de transports : le premier propose un programme de cofinancement fédéral d'infrastructures de transports (publics) dans les agglomérations, dans le cadre de projets d'agglomérations, pour un montant de CHF 3,4 mia (1^{ère} étape de CHF 1,5 mia) ; le second, un projet d'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers, pour un montant de CHF 5,5 mia (1^{ère} étape de CHF 1,8 mia de francs).

Les deux programmes « élimination des goulets d'étranglement autoroutiers » et « cofinancement fédéral d'infrastructures de transports (publics) dans les agglomérations dans le cadre de projets d'agglomérations » sont coordonnés. En effet, les autoroutes jouent un rôle essentiel dans la desserte d'agglomération, en assurant une part considérable du trafic intérieur, de destination et d'origine, ce qui décharge les réseaux routiers urbains. A l'inverse, le système de transport des agglomérations est fortement touché par les perturbations qui surviennent sur les ceintures autoroutières.

¹ La prorogation du délai de reddition a été convenue téléphoniquement en date du 17 avril 2009 avec le responsable du dossier auprès de l'ARE, M. Reto Lorenzi.

1.1 Position de l'usam: grands axes politiques, stratégie 2008-2010 et brochure « Quelle mobilité pour les PME ? »

Dans sa «Stratégie 2008», approuvée par le Congrès des arts et métiers en mai 2008 à Fribourg, l'usam s'est fixé comme l'un de ses thèmes clefs l'optimisation des conditions-cadre de nos PME: il s'agit pour ce faire d'une part de réduire le nombre de réglementations et de prescriptions et d'autre part de baisser les taxes, les redevances et les impôts.

Dans son programme 2008-2010, l'usam s'engage en matière de mobilité et de développement territorial à ce que les infrastructures de transports soient étendues, développées et maintenues en fonction des besoins; elle s'oppose à l'introduction de nouveaux impôts ou de nouvelles taxes.

Le groupe « Transports » de l'usam a publié en 2006 la position de l'économie PME quant aux transports et plus largement en termes de mobilité, sous formes de réflexions générales. La position de l'usam et des PME pouvait alors se résumer ainsi :

« Les transports ont, de tous temps, été le corollaire d'un développement économique florissant [...] Afin de permettre à notre pays d'être compétitif au niveau économique, il est nécessaire d'avoir d'une politique globale et cohérente des transports, permettant une mobilité adaptée aux besoins de la société, de l'économie et des régions. De par leur importance pour l'économie suisse, les PME font partie des principaux usagers de la route et leurs intérêts doivent être pris en compte dans la politique générale des transports.

L'usam est favorable à un développement harmonieux des transports publics et privés, tout en exigeant le respect du principe du libre choix du moyen de transport. L'achèvement du réseau des routes nationales, les problèmes de capacité et les solutions offertes par les transports publics et privés dans le trafic d'agglomération, doivent être encouragés. De bonnes infrastructures pour les transports sont une condition essentielle à la mobilité des entreprises et des travailleurs, dont dépendent la croissance et la prospérité de notre pays. [...] L'usam recommande ici de tenir compte de la primauté de la demande des consommateurs sur l'offre ou, en d'autres termes, que les décisions soient fondées sur la gestion de la demande et non sur l'offre de prestation (d'infrastructures). [...] Les PME sont un segment essentiel de notre économie ; l'importance des infrastructures de transport pour les PME et de ce fait pour la croissance économique a été trop souvent sous-estimée ces dernières années. Il convient donc de prendre en compte le fait que les prestations de transport (personnes et marchandises) demandées par la population et l'économie suisses dépendent d'infrastructures de transport performantes.

La mobilité constitue la base et le moyen du développement économique et touristique de la Suisse. Des infrastructures de transports performantes sont les fondements de la croissance économique et d'une société prospère. Elles contribuent de manière majeure à un développement territorial équilibré ainsi qu'à la liaison et à l'équilibre entre les régions. Finalement, de bonnes liaisons de transport sont une condition essentielle à la mobilité des entreprises et des travailleurs, dont dépendent la croissance et la prospérité.

L'usam réclame :

- l'achèvement rapide du réseau des routes nationales et la garantie à long terme de sa fonctionnalité ;*
- la mise en place de mesures visant à réduire les problèmes de transports au sein des agglomérations ;*
- une juste répartition des moyens alloués à la route et au rail ;*
- la garantie pour les individus et les PME d'un libre choix en matière de transport ;*
- le maintien de la décision actuelle en matière de CO2, à savoir le refus d'une taxe et la préférence donnée aux mesures volontaires comme le centime climatique.*
- [...]*

- *un plan sectoriel des transports prenant en compte tant les coûts que les avantages externes et internes de la mobilité ».*

Bon nombre des revendications de l'usam sont aujourd'hui encore d'actualité et font l'objet de discussion soit dans le cadre de révision en cours de lois (Len, LCO2, LAT etc...) soit dans le cadre des débats parlementaires en cours.

1.2 Actualités

Nous profitons de l'opportunité offerte pour développer l'une ou l'autre de ces revendications en rapport direct avec les objets présentement soumis à consultation :

1.2.1 Besoins et exigences des PME : réseau des routes nationales

En Suisse, environ 80% du trafic se déroule sur le réseau routier. Les autoroutes absorbent environ un tiers du volume de ce trafic. Avec un réseau routier global de 70'000 km (dont 2.7% de routes nationales), la Suisse dispose d'une infrastructure routière exceptionnelle, mais toujours inachevée. Les principaux problèmes rencontrés par le trafic en Suisse sont dus aux tronçons non achevés, aux goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales ainsi qu'au trafic d'agglomération. S'agissant du 2^{ème} tube au Gothard, celui-ci est nécessaire pour des raisons de sécurité (engorgement).

Il est donc grand temps d'achever le réseau des routes nationales qui a été approuvé en 1960 par l'Assemblée fédérale avec une longueur totale de 1858 km, donc de combler enfin les lacunes que ce réseau présente encore 43 ans après la décision du législatif fédéral, de garantir le bon fonctionnement et l'adéquation de ce réseau et de celui du trafic d'agglomération aux besoins, et permettant aussi d'améliorer le financement du réseau des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

Le patrimoine routier constitue un des plus gros investissements de la collectivité. Pour les routes nationales uniquement, sa valeur actuelle est de 40 milliards de francs; elle sera supérieure à 60 milliards de francs à l'achèvement du programme de construction. L'expérience montre que les coûts d'entretien et d'exploitation tendent à croître chaque année en raison de l'augmentation du trafic, du vieillissement des routes et des installations techniques, ainsi que de l'évolution des coûts et des exigences croissantes en matière de protection de l'environnement.

Il est important d'investir les moyens nécessaires à l'entretien des routes, notamment pour des raisons de sécurité.

1.2.2 Financement

Le financement, la réalisation et l'entretien des infrastructures de transport, tout particulièrement public, posent toujours plus de problème à notre pays. En effet, la crise des finances publiques touche tout particulièrement ce domaine. En définitive, les besoins d'infrastructures demeurent et la pression politique s'accroît sur les recettes stables procurées par les impôts routiers, alors même que le réseau autoroutier suisse n'est toujours pas achevé. Il s'agit donc de mettre en œuvre des principes de base pour garantir les infrastructures de transport dont la population et l'économie suisses ont vraiment besoin. Des dépenses d'infrastructures sont des dépenses d'investissement favorisant la croissance et l'emploi. Si la Suisse souhaite préserver les atouts de sa place économique et sa prospérité, il est essentiel qu'elle satisfasse ses besoins croissants en matière de transports. L'usam s'engage pour le financement et la réalisation d'une desserte de base en infrastructures de transport et tout particulièrement pour le financement d'infrastructures routières performantes et sûres selon le système de l'affectation, permettant de garantir une certaine solidarité entre les régions et les personnes.

En Suisse, au moyen de taxes et d'impôts, ce sont les usagers de la route qui financent indirectement les coûts des infrastructures qu'ils empruntent. En effet, l'affectation d'une partie du produit des impôts sur l'essence et le diesel (et de la vignette autoroutière) au financement des tâches routières de la Confédération a permis de réaliser et d'entretenir un réseau autoroutier desservant de manière exceptionnelle la presque totalité des régions et cantons suisses. Le principe d'affectation n'est pas appliqué correctement depuis des années, alors même qu'il est fixé dans la Constitution fédérale (Art. 86). Cette application partielle a pour conséquence que le solde du financement spécial de la circulation routière se monte à quelques 3,5 milliards de francs en 2004, alors même que l'achèvement du réseau autoroutier est sans cesse reporté. Il convient d'affecter les montants provenant des taxes routières pour financer des projets en relation avec le trafic routier (achèvement du réseau national, en garantir sa fonctionnalité à long terme et prendre des mesures pour le trafic d'agglomération), conformément à la Constitution fédérale.

En matière de sécurité routière, nous nous référons à notre prise de position du 17 mars 2009 quant au projet « Via sicura » : *« L'usam soutient l'objectif du programme « Via sicura », à savoir l'accroissement de la sécurité routière, mais rejette la majorité des variantes soumises à consultation. Le programme dans son ensemble engendrerait des coûts administratifs et financiers disproportionnés.*

Le projet manque de pragmatisme dans les mesures proposées : il menace d'imposer des restrictions et des contrôles à tous les conducteurs et de les mettre ainsi sous tutelle ; il criminalise l'ensemble des usagers de la route au lieu de se focaliser sur une minorité de chauffards pour lesquels il propose des mesures médiatiques sans effets avérés. Il propose aussi de ponctionner davantage encore les conducteurs par une hausse de l'assurance RC, sans garantir le reversement intégral de ce nouvel impôt déguisé dans des projets d'infrastructures routières. De fait, il renforce le financement croisé des transports publics.

En terme de sécurité, il convient de privilégier les mesures amenant des effets concrets et présentant un bon rapport coût-efficacité : il apparaît dès lors plus utile d'aménager et de développer les infrastructures routières et d'en garantir les financements en réinvestissant l'argent de la route dans ses infrastructures ».

1.3 Fonds d'infrastructure

Lors de la consultation relative au fonds d'infrastructure, l'usam a clairement pris position en faveur d'un fonds unique destiné à l'achèvement du réseau ainsi qu'à son entretien :

« La création d'un nouveau Fonds d'infrastructure permettrait de mettre en œuvre effectivement le principe de l'affectation et de conserver suffisamment de ressources pour la réalisation d'infrastructures de transport sûres et performantes (achèvement et élargissement du réseau autoroutier et contributions fédérales à des infrastructures de transport d'agglomération), l'objectif étant de mettre en place rapidement un fonds d'infrastructure unique afin de permettre l'achèvement du réseau des routes nationales et de garantir sa fonctionnalité à long terme ».

Les goulets d'étranglement sur le réseau routier engendrent d'importants coûts pour l'économie. Or, une infrastructure bien développée constitue une base essentielle au développement économique du pays. Il importe d'investir de manière efficace, directement dans des projets d'infrastructures et de privilégier un haut rapport coût-utilité. L'usam s'est toujours clairement opposé à toute hausse de l'impôt sur les huiles minérales, y compris dans le cadre du fonds d'infrastructure. Or, le Conseil fédéral revient à la charge dans le présent projet.

La Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LFIfr ; SR 725.13) est entrée en vigueur le 1er janvier 2008. Le fonds d'infrastructure a pour vocation d'allouer un montant total de 20,8 milliards de francs, sur vingt ans, pour des travaux effectués dans les quatre domaines suivants (prix de 2005, hors renchérissement et TVA) :

- CHF 8,5 mia pour l'achèvement des autoroutes (débloqués) ;
- CHF 2,6 mia pour des projets de transports (publics) d'agglomération dits urgents (débloqués) ;
- CHF 0,8 mia pour les routes des régions périphériques (débloqués) ;
- CHF 5,5 mia pour élargir les tronçons autoroutiers surchargés ;
- CHF 3,4 mia pour cofinancer des infrastructures de transports d'agglomération.

Nous nous joignons à l'analyse critique de nos membres (notamment l'ASTAG, citée ci-après) quant à la mise en œuvre de ce fonds :

„Der Infrastrukturfonds ist seit Anfang 2008 in Kraft und soll für die nächsten 20 Jahre die Mitfinanzierung des Bundes an Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen und Hauptstrassen in Berg- und Randgebieten sowie insbesondere die Kontinuität der Finanzierung der Nationalstrassen sicherstellen. Bezüglich der Bundesbeiträge im Umfang von insgesamt sechs Milliarden Franken an die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen haben die Strassenverkehrsverbände stets darauf hingewiesen, dass die Zuteilung der Gelder an Strasse und Schiene ausgewogen sein müsse. Derzeit ist dies jedoch überhaupt nicht der Fall, wie die nachfolgende Zusammenstellung aufzeigt:

Von den mit Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 freigegebenen 2,56 Milliarden Franken wurden gut 2,53 Milliarden Franken für dringliche Projekte beansprucht. Davon gingen ca. 2,16 Milliarden Franken an die Schiene (inkl. Trams und Stadtbahnen) und ungefähr 0,37 Milliarden Franken an die Strasse (inkl. nicht motorisierter individueller Verkehr und öV). Für die jetzt zur Diskussion stehenden Massnahmen der A-Liste (Finanzierungsetappe 2011–2014) sollen rund 1,5 Milliarden Franken freigegeben werden – davon mindestens rund 0,76 Milliarden Franken für die Schiene (inkl. Trams und Stadtbahnen) und maximal rund 0,74 Milliarden Franken für die Strasse (inkl. öV und nicht motorisierter individueller Verkehr). Für Massnahmen der B-Liste (Finanzierungsetappe 2015–2018) sollen weitere gut 1,15 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt werden – davon mindestens rund 0,83 Milliarden Franken zugunsten der Schiene (inkl. Trams und Stadtbahnen) und maximal rund 0,32 Milliarden Franken zugunsten der Strasse (inkl. öV und nicht motorisierter individueller Verkehr). Es verbleibt eine Reserve von rund 0,8 Milliarden Franken bzw. gut 13 Prozent aller finanziellen Mittel. Von den insgesamt sechs Milliarden Franken, die der Bund bis 2028 für den Agglomerationsverkehr ausgeben will, fliessen laut Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds sowie gemäss gegenwärtiger Planung mindestens 3,76 Milliarden Franken bzw. fast 63 Prozent in die Schieneninfrastruktur (inkl. Trams und Stadtbahnen) und lediglich maximal 1,42 Milliarden Franken bzw. rund 24 Prozent in die Strasseninfrastruktur (inkl. öV und nicht motorisierter individueller Verkehr). Von einer ausgewogenen Zuteilung der finanziellen Mittel im Bereich des Agglomerationsverkehrs kann demnach keine Rede sein“.

2 Appréciation générale du projet

Bien que l'usam juge indispensables les mesures prévues dans le trafic d'agglomération et sur les axes principaux, le projet d'arrêté fédéral ne propose pas un mode de financement équitable entre la route et le rail ; de plus, il néglige les régions périphériques et périurbaines ainsi que les zones urbaines de moindre importance mais situées sur des grands axes autoroutiers et/ou à fort potentiel de développement économique.

A ce titre, l'usam rejoint la position de « routesuisse », laquelle *„kann dem vorliegenden Bundesbeschluss nicht zustimmen, da hinsichtlich der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund insgesamt die Ausgewogenheit bei der Zuteilung der finanziellen Mittel fehlt. Die Massnahmen der A-Liste (Finanzierungsetappe 2011-2014) und der B-Liste (Finanzierungsetappe 2015-2018) sind so zu überarbeiten, dass eine ausgewogene finanzielle Unterstützung von Schiene und Strasse hergestellt werden kann“.*

Tant nos associations membres de branches que nos unions cantonales déplorent d'une part un financement inconséquent (ASTAG) et d'autre part une non-considération du territoire suisse dans son entier (Gewerbeverband Luzern, Chambre vaudoise des arts et métiers) :

„Die ASTAG verlangt deshalb, dass die Massnahmen der A- und der B-Liste so überarbeitet werden, dass von den insgesamt sechs Milliarden Franken, die für den Agglomerationsverkehr verwendet werden, maximal ein Drittel (zwei Milliarden Franken) der Schiene und die restlichen 65 Prozent (vier Milliarden Franken) der Strasse zugute kommen“.

„Der KGL kann dem vorgeschlagenen Bundesbeschluss mit Bezug auf die Aufteilung der Mittel zwischen Schiene und Strasse nicht zustimmen, da hinsichtlich der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund die Ausgewogenheit zwischen Schiene und Strasse fehlt. Der vorgelegte Bundesbeschluss sieht nur rund ein viertel der finanziellen Mittel für den Ausbau der Strasseninfrastruktur vor. Das ist eindeutig zu wenig und hat auch damit zu tun, dass relativ einseitig Projekte in den grossen Agglomerationen unterstützt und dadurch mittlere und kleine Agglomerationen vernachlässigt werden“.

« Pour l'essentiel, le programme de cofinancement fédéral en faveur du trafic d'agglomération (listes A et B) est un programme de promotion des transports publics des centres-villes de Zurich, Genève, Bâle, Berne et Lausanne. En d'autres termes, non seulement les petites et moyennes agglomérations suisses bénéficient peu ou pas (Fribourg) de ce programme, mais beaucoup des communes (petites villes) de la couronne urbaine des grandes agglomérations ne bénéficieront pas directement de ces crédits, du moins pour ce qui concerne les périmètres d'agglomération de Genève et Lausanne. Ce choix politique, fondé sur une interprétation restrictive du principe de développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, se fait au détriment de projets routiers (exemple extrême : pas de cofinancement fédéral de parkings d'échange P+R). Or, ces derniers répondent aux besoins des agglomérations petites et moyennes et d'une bonne partie des communes des couronnes urbaines des grandes agglomérations, comme le rapport mis en consultation le reconnaît entre les lignes et comme l'attestent différentes études¹². En définitive, ce choix politique aboutit à négliger l'importance économique croissante des petites villes (situées dans les couronnes urbaines des grandes agglomérations) » (CVAM).

2.1 Descriptif du projet

Les villes et les agglomérations nécessitent d'urgence des infrastructures routières et ferroviaires pour améliorer leurs systèmes de transports. Un système de transports d'agglomérations qui fonctionne bien améliore la qualité de vie de la population et renforce la place économique. Parallèlement à l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure, l'Assemblée fédérale a libéré 2,559 milliards de francs pour des projets urgents, prêts à être réalisés, qui permettent d'améliorer les infrastructures

de transport dans les villes et dans les agglomérations (art. 3 et 4 de l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure du 4 octobre 2006).

Après libération d'une première tranche de crédits issus du fonds d'infrastructure pour les projets urgents et prêts à être réalisés, le Conseil fédéral propose à présent un programme pour le cofinancement de projets d'agglomération (programme en faveur du trafic d'agglomération). Il informe également sur l'état d'avancement des projets urgents, dont le cofinancement court depuis le premier janvier 2008 et montre comment il entend affecter les 3,441 milliards de francs restants destinés aux infrastructures de transports des villes et des agglomérations au cours des deux décennies à venir.

Le programme en faveur du trafic d'agglomération a pour objectif d'améliorer les infrastructures de transport des agglomérations, de stimuler le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et de transférer une partie du trafic motorisé sur les transports publics et la mobilité douce. Ce programme se base sur des projets d'agglomération comprenant des mesures de transport partiellement cofinancées par la Confédération. Tout comme le programme d'élimination des goulets autoroutiers, le programme en faveur du trafic d'agglomération fera l'objet de plusieurs étapes de quatre ans, fixées chacune par un message du Conseil fédéral.

Trente projets d'agglomération ont été remis à fin 2007 à la Confédération, avec des demandes de cofinancement fédéral se montant à quelque 17 milliards de francs pour des mesures correspondant aux étapes 2011-2014 et 2015-2018. Compte tenu du solde disponible de 3,4 milliards de francs et de la nécessité de déduire de ce solde une réserve d'environ 1,0 milliard pour les 13 projets d'agglomération annoncés mais non remis à fin 2007, des priorités ont été fixées selon une procédure d'analyse en plusieurs étapes. Au final, l'avant projet d'Arrêté soumis à consultation retient 26 projets d'agglomération, débloque 1,5 milliards de francs pour la période 2011-2014 (liste de mesures A) et prévoit de débloquer 1,15 milliard de francs pour la période 2015-2018 (liste de mesures B).

- Liste A 2011-2014 (1^{ère} étape de financement) comprend les mesures jugées bonnes et qui sont prêtes à être réalisées et financées entre 2011 et 2014. Cette liste concerne avant tout les agglomérations (villes-centres) de Zurich (395 millions de francs), Genève (193 millions de francs), Lausanne (165 millions de francs, tram Renens – centre de Lausanne), Berne (129 millions de francs) et Bâle (107 millions de francs), l'agglomération vaudoise d'Yverdon devant recevoir quant à elle 17 millions de francs.
Pour l'essentiel, ces sommes devraient cofinancer des projets ferroviaires et des trams à raison de 35% à 40% du coût total, ce qui implique que les cantons et les communes concernés devraient financer 60% à 65% des coûts de ces projets.
- Liste B 2015-2018 (2^e étape de financement) comprend les mesures jugées bonnes, mais dont la réalisation et le financement ne seront pas prêts avant 2015. Elle concerne une nouvelle fois les agglomérations (villes-centres) de Berne (242 millions de francs), Zurich (221 millions de francs), Bâle (100 millions de francs), Lausanne (78 millions de francs, tram centre de Lausanne – nord de lausanne), Genève (69 millions de francs), plus les agglomérations du réseau urbain neuchâtelois (109 millions de francs), d'Obersee (76 millions de francs) et de Lugano (72 millions de francs).
Pour l'essentiel, ces sommes devraient également cofinancer des projets ferroviaires et des trams dont la majeure partie des coûts devrait être financée par les cantons et les communes concernés. Les mesures de la liste B seront réexaminées, le Conseil fédéral se réservant le droit de modifier en conséquence sa proposition actuelle, notamment lorsqu'un projet n'est ni prêt à être financé, ni prêt à être réalisé.
- Liste C (mesures non retenues pour l'heure) comprend les mesures jugées insuffisantes ou qui n'ont pas atteint le degré de maturité nécessaire.

2.2 Mode de financement proposé

Dans son programme en faveur du trafic d'agglomération, le Conseil fédéral prévoit un montant de 6 milliards de francs et une intervention ciblée en fonction du meilleur rapport coût-utilité. La méthode utilisée n'est pas optimale puisqu'elle prévoit un montant fixe pour des projets dits «d'agglomération» alors qu'au niveau global, une partie du montant aurait dû être affectée selon le critère de la «priorité nationale»; elle ne peut toutefois être corrigée.

Pas un centime de la part de la Confédération ne sera versé avant 2015. D'ici 2015, les versements de la Confédération au titre du trafic d'agglomération seront strictement réservés aux infrastructures de transports (publics) d'agglomérations dits urgents. Par conséquent, le cofinancement fédéral des mesures de la liste A, dite 2011-2014, ne débutera qu'à partir de 2015, ce qui aura des répercussions sur l'ensemble des étapes de financement. Les cantons et communes concernés qui souhaitent lancer des travaux avant 2015 devront donc préfinancer la part fédérale des mesures adoptées dans le cadre de l'Arrêté fédéral, sans pouvoir imputer d'intérêts à la Confédération pour les sommes avancées. Sur un autre plan, les frais d'exploitation et d'entretien des nouvelles infrastructures de transport incomberont totalement aux cantons et communes concernés, dont les dépenses périodiques augmenteront en conséquence.

2.3 Position de principe de l'usam

L'usam a soutenu la constitution du fonds d'infrastructures, les goulets d'étranglement générant dans le réseau routier des coûts économiques importants. Il en va de même au niveau des agglomérations. Un réseau routier performant et fonctionnel est le garant de la prospérité économique et de l'attractivité de la place économique suisse sous l'angle de l'économie réelle. Il convient pour ce faire d'engager efficacement les moyens financiers, c'est-à-dire prioritairement dans des projets d'infrastructures qui représentent un fort potentiel d'utilisation et par conséquent de rentabilité.

3 Remarques détaillées

3.1 Une vision métropolitaine de la Suisse au détriment de la Suisse des régions

Pour l'essentiel, le programme en faveur du trafic d'agglomération est un programme en faveur des centres-villes de Zurich, Genève, Bâle, Berne et Lausanne. En d'autres termes, non seulement les agglomérations suisses petites et moyennes bénéficient peu de ce programme, mais beaucoup des communes (petites villes) de la couronne urbaine des grandes agglomérations ne bénéficieront pas directement de ces crédits, du moins pour ce qui concerne les périmètres d'agglomération de Genève et Lausanne. Ce choix dicté par une interprétation restrictive du principe de développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti favorise clairement les infrastructures de transport publics au détriment des projets routiers qui répondent aux besoins des agglomérations petites et moyennes et d'une bonne partie des communes des couronnes urbaines des grandes agglomérations, comme le rapport mis en consultation le reconnaît entre les lignes. Mais, surtout, ce choix n'est pas fondé sur une analyse transparente de l'importance comparée, pour la place économique suisse, Les villes-centres et des petites villes (situées dans les couronnes urbaines des grandes agglomérations), dont l'importance n'a cessé de croître ces dernières années, du moins pour ce qui concerne la métropole lémanique.

« Dans le cas d'un grand canton comme le canton de Vaud, dont le centre de gravité tend à basculer vers l'ouest, vers Genève (district de Nyon), comme l'étude précitée du Crédit Suisse le démontre, nous considérons que le fait de privilégier la ville de Lausanne pourrait avoir des conséquences très dommageables sur l'équilibre du canton. D'autant que les agglomérations de l'est vaudois (Vevey-Montreux et Aigle-Monthey) font partie des 13 agglomérations qui doivent encore déposer un projet d'agglomération et se partager – avec les agglomérations susceptibles de représenter des mesures

de la liste C – une réserve réduite à quelque 800 millions de francs » (Union vaudoise des arts et métiers).

„Für die Stadt und Agglomeration Luzern bedeutet dies, dass im Rahmen der Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz der „Bypass kurz“ bis auf Weiteres nicht zur Diskussion steht, obwohl die gesamte Region durch den Engpass Sonnenbergtunnel bei Verkehrsstörungen massiv beeinträchtigt wird. Wir erwähnen diese Situation hier bewusst, obwohl die 3. Röhre Sonnenberg im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesbeschluss zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz zur Diskussion steht. Wohl ebenfalls Opfer der Vorhaben in grossen Agglomerationen ist das Projekt „Doppelspur Rotsee“, welches es trotz Belastungsnachweis nur auf die B-Liste geschafft hat“ (Gewerbeverband Luzern).

„Ferner fällt auf, dass die vorliegende Finanzierungsetappe 2011–2014 erneut praktisch ausschliesslich Projekte in Grossagglomerationen und Metropolitanräumen umfasst; Projekte in kleinen Städten sowie in den peripheren Regionen der Schweiz werden entweder auf die spätere Etappe vertröstet oder genügen offenbar den Anforderungen des Bundes für eine Mitfinanzierung nicht. Diese Bevorzugung bzw. Benachteiligung wird in Frage gestellt. Die Vernachlässigung kleiner Städte und peripherer Regionen steht in krassem Widerspruch zur Raumentwicklung des Bundes, insbesondere dem Ansatz der polyzentrischen Raumentwicklung, welche die Stärkung regionaler Zentren postuliert. Verkehrstechnisch sinnvoll und unterstützungswürdig sind auch Vorhaben in solchen regionalen Zentren. Diesbezüglich handelt es sich allermeistens um Projekte des Strassenverkehrs. Für diese sind im Minimum die noch vorhandenen Reserven von rund 0,8 Milliarden Franken einzusetzen“ (ASTAG).

3.2 Un mode de financement croisé qui prétérite fortement les transports routiers et l'économie

Une analyse détaillée de « routesuisse », fédération routière suisse et membre invité de la commission permanente de l'usam « Mobilité / Développement territoriale » démontre que : „für die jetzt zur Diskussion stehenden Massnahmen der A-Liste (Finanzierungsetappe 2011-2014) sollen rund 1,5 Milliarden Franken freigegeben werden – davon mindestens rund 0,76 Milliarden Franken für die Schiene (inkl. Trams und Stadtbahnen) und maximal rund 0,74 Milliarden Franken für die Strasse (inkl. öV und nicht motorisierter individueller Verkehr). Für Massnahmen der B-Liste (Finanzierungsetappe 2015-2018) sollen weitere gut 1,15 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt werden – davon mindestens rund 0,83 Milliarden Franken zugunsten der Schiene (inkl. Trams und Stadtbahnen) und maximal rund 0,32 Milliarden Franken zugunsten der Strasse (inkl. öV und nicht motorisierter individueller Verkehr).

Es verbleibt eine Reserve von rund 0,8 Milliarden Franken bzw. gut 13 Prozent aller finanziellen Mittel. Von den insgesamt sechs Milliarden Franken, die der Bund bis 2028 für den Agglomerationsverkehr ausgeben will, fliessen laut Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds sowie gemäss gegenwärtiger Planung total mindestens 3,76 Milliarden Franken bzw. fast 63 Prozent in die Schieneninfrastruktur (inkl. Trams und Stadtbahnen) und nur maximal 1,42 Milliarden Franken bzw. rund 24 Prozent in die Strasseninfrastruktur (inkl. öV und nicht motorisierter individueller Verkehr).

Von einer ausgewogenen Zuteilung der finanziellen Mittel im Bereich des Agglomerationsverkehrs kann demnach keine Rede sein. Erschwerend hinzu kommt, dass es sich bei gewissen Strasseninfrastruktur-Projekten in den Agglomerationen offenbar um reine Rückbauvorhaben handelt. So soll mit Geldern aus dem Infrastrukturfonds z.B. der Wasgenring in Basel insofern „umgestaltet“ werden, als er von vier auf zwei Spuren zurückgebaut wird. Dies mit der Konsequenz, dass sich der Verkehr bis in die erst vor eineinhalb Jahren eröffnete Ausfahrt „Luzernerring“ der Basler Nordtangente zurückstauen wird, was die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit der betreffenden Nationalstrasse klarerweise beeinträchtigt. Bereits wurde gegen diese unverständliche Massnahme, die u.E. quasi einer Pervertierung von Sinn und Zweck des Infrastrukturfonds gleichkommt, erfolgreich das Referendum ergriffen. strasseschweiz verlangt, dass die Massnahmen der A- sowie der B-Liste so überarbeitet werden, dass von den insgesamt sechs Milliarden Franken, die für den Agglomerationsverkehr verwendet werden,

maximal die Hälfte (drei Milliarden Franken) der Schiene und die restlichen 50 Prozent (ebenfalls drei Milliarden Franken) der Strasse zugute kommen. Ebenfalls fordern wir, dass alle via Infrastrukturfonds mitfinanzierten Strasseninfrastruktur-Projekte in Agglomerationen, die – für die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit kontraproduktive – Rückbauabsichten verfolgen, gestrichen bzw. nur dann ausgeführt werden, wenn sie durch gezielte und effiziente Neu- oder Ausbautvorhaben ersetzt werden“.

3.3 Une complémentarité des modes de transports qui se limite à un choix unilatéral pour les transports publics

Nos associations membres actives dans le transport de marchandises constatent avec regret qu'une fois de plus la complémentarité nécessaire des modes de transports route-rail et publics-privés se limite à un « choix » unilatéral au seul profit des transports publics :

“Im übrigen weisen wir zum wiederholten Mal darauf hin, dass für die im Vernehmlassungsbericht mehrfach erwähnte Verlagerung des motorisierten individuellen Verkehrs auf den kollektiven öV und den nicht motorisierten individuellen Verkehr (Langsamverkehr) kein Verfassungsauftrag besteht. In der Bundesverfassung (BV) ist einzig festgehalten, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene erfolgt (Art. 84 Abs. 2 BV)“ (ASTAG).

3.4 Une vision environnementale qui néglige le facteur économique

En matière de politique énergétique et environnementale, l'usam participe activement aux discussions concernant les mesures d'économie d'énergie, les problèmes environnementaux dus au changement climatique ainsi que le maintien des capacités concurrentielles et d'innovation technologique des PME suisses. Beaucoup d'entreprises ont d'ores et déjà pris des mesures en matière d'efficacité énergétique et de réduction de CO2. Il importe qu'en la matière, le facteur économique ne soit pas laissé pour compte. Le meilleur moyen de protéger son environnement est de l'inscrire dans une économie de marché et d'intégrer systématiquement de ce fait un facteur économique dans la problématique environnementale.

L'usam rejoint ses associations membres qui exigent que le terme « environnement / Umwelt » (pt. 1.2.5.3) soit remplacé par celui de « développement durable / Nachhaltigkeit » car „in Art. 4 Abs. 1 des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG) stipuliert ist, dass die Mittel des Infrastrukturfonds der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität dienen sollen“. Hier sind also die anderen beiden gleichberechtigten Pfeiler (Gesellschaft und Wirtschaft) der Nachhaltigkeit nebst dem Pfeiler „Umwelt“ explizit erwähnt.

4 Conclusion

l'Union suisse des arts et métiers usam demande

- le gel des mesures de la liste B jusqu'à ce que la Confédération publie une analyse transparente de l'importance comparée, pour la place économique suisse, des villes-centres et des petites villes (situées dans les couronnes urbaines des grandes agglomérations) et jusqu'à ce que les 13 projets d'agglomérations en cours d'élaboration soient connus ;
- que les projets routiers soient mieux pris en compte en général et que des crédits fédéraux pour des parkings d'échange P+R soient débloqués en particulier.

En vous remerciant d'ores et déjà de l'attention que vous porterez à ces remarques et de l'occasion que vous nous avez offerte de nous prononcer sur cet objet, nous vous présentons, Monsieur le Conseiller fédéral, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

Union suisses des arts et métiers usam



Hans-Ulrich Bigler
Directeur



David Th. Augustin Sansonnens
Secrétaire patronal

Distribution par courrier postal (en double exemplaire) et électronique (moritz.leuenberger@gs-uvek.admin.ch; info@gs-uvek.admin.ch; reto.lorenzi@are.admin.ch; info@are.admin.ch)

Copie à

- **Unions cantonales (envoi de prise de position)**
 - Chambre vaudoise des arts et métiers, 1094 Paudex
- **Associations professionnelles (envoi de prise de position)**
 - Schweizer. Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verband SFMGV, 5001 Aarau
 - Schweizer. Nutzfahrzeugverband ASTAG, 3007 Bern
 - Schweizer Optikverband SOV, 4601 Olten
 - Schweizerischer Verband der Innendekorateure, des Möbelfachhandels und der Sattler interieurstuisse, 4502 Solothurn
 - Gastrosuisse, 8046 Zürich
- **Associations professionnelles (non membres)**
 - strasseschweiz, Verband des Strassenverkehrs FRS, 3001 Bern
 - TCS
- **Représentants de l'économie**
 - economiestuisse
- **Interne**
 - Membres de la Commission permanente "Mobilité / Développement territorial"