

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 concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau
des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires**
Réponse à consultation
Réf. int. 107/09

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. 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 projet d'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers, pour un montant de CHF 5,5 mia (1^{ère} étape de CHF 1,8 mia) ; le second, 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).

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'OFROU, M. Jean-Luc Poffet.

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, LFINfr ; 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

L'Union suisse des arts et métiers usam, plus grande organisation économique du pays, soutient le programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales. Le numéro 1 des PME suisse approuve les mesures prévues dans le trafic d'agglomération et sur les axes principaux. Il importe toutefois d'utiliser les ressources financières avec efficacité en faveur des projets qui démontrent la meilleure utilité du point de vue macro et microéconomique ; pour ce faire, la Confédération ne doit pas négliger la Suisse des régions au seul profit des zones métropolitaines.

L'usam rejette en revanche les solutions ébauchées par le Conseil fédéral en matière de financement des infrastructures de transports. Le maintien et l'extension du système de subventionnement croisé du rail par la route, à hauteur de deux milliards de francs par an environ, ne résout pas les problèmes de financement du rail et met en danger celui de la route. La politique appliquée jusqu'ici pour le rail n'est pas conséquence et mène le financement routier à une impasse. Un changement de paradigme est indispensable, afin de rendre le financement des infrastructures de transports plus transparent et plus respectueux du principe de causalité. À l'avenir, tant les projets ferroviaires que routiers devront être construits et financés sur la base de principes harmonisés. Comme prévu initialement, le fonds pour grands projets ferroviaires (FTP) devra être clos une fois que les projets ferroviaires déjà décidés auront été financés et achevés.

Les milieux économiques proposent un concept de financement global basé sur le principe du désenchevêtrement systématique des flux entre la route et le rail. Il garantit des ressources financières pour les grands projets routiers et ferroviaires futurs. Il permet de financer le projet Rail 2030 ébauché par le Conseil fédéral, sans procéder au relèvement massif (22 centimes) de la surtaxe sur les huiles minérales et sans nouvelle prolongation du fonds FTP ni augmentation de la vignette autoroutière. Un financement direct et transparent par les bénéficiaires – entreprises de transports, clientèle, Confédération et cantons – permettrait ainsi de financer des investissements ferroviaires utiles, ceci bien plus rapidement que ne l'a estimé le Conseil fédéral jusqu'ici.

Il nous importe de reprendre ici quelques états de faits mentionnés dans le rapport mis en consultation et trop peu fréquemment cités :

- Le réseau routier joue un rôle capital dans la satisfaction des besoins en mobilité de la population suisse : la route est de loin le premier mode de transport ; environ 80% du transport de personnes et plus de 50% du transport de marchandises¹ s'effectuent par la route.
- Entre 1960 et 2005, la prestation de transport du seul trafic motorisé individuel s'est multipliée par 5, grimant de 18 590 à 87 950 millions de personnes-kilomètre. Plus d'un tiers de ce trafic passe aujourd'hui par les routes nationales.
- les routes nationales, qui constituent seulement 3% du réseau routier suisse, assument elles seules un tiers du trafic individuel motorisé, soit environ deux fois le volume global du trafic ferroviaire de voyageurs.
- En dépit des améliorations progressives suscitées par Rail 2000, le tunnel de base du Lötschberg et divers systèmes de S-Bahn, l'engorgement des routes nationales n'a cessé de s'accroître. Avec une augmentation annuelle d'environ 2%, le trafic sur les routes nationales s'est aussi nettement plus accru entre 2000 et 2007 que sur le reste du réseau routier suisse.
- Dans son scénario de base, le DETEC s'attend à une croissance de 19,5% des prestations de transport dans le trafic motorisé individuel entre 2000 et 2030⁴. Le transport routier des marchandises connaîtra une hausse encore plus forte durant la même période (2002-2030 : 34,8%). Il s'ensuit que les difficultés déjà présentes aujourd'hui dans le développement des transports privés continueront de s'aggraver.
- Aujourd'hui, pour les villes et les agglomérations, les routes nationales constituent la véritable épine dorsale des transports routiers. En même temps, leur importance capitale pour la liaison

entre les pôles économiques ainsi que pour le transport routier national et international ne s'est jamais démentie.

Il est d'autre part à mentionner que contrairement au rapport, le ferroutage n'est ancré dans la Constitution (art. 84 al.2) que pour le trafic de marchandises transalpin de frontière à frontière, dit de transit, et non pour le transport motorisé individuel dans les frontières.

2.1 Descriptif du 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, LFIInfr ; 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) :

- achèvement du réseau des routes nationales (8,5 milliards de francs) ;
- suppression des goulets d'étranglement chroniques dans le réseau des routes nationales (5,5 milliards de francs) ;
- amélioration des infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations (6 milliards de francs) ;
- Contribution au maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (0,8 milliard de francs).

La loi sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr) prévoit un montant de 5,5 milliards de francs pour l'élimination des goulets d'étranglement du réseau décidé des routes nationales. Par le présent rapport de consultation, le Conseil fédéral met en évidence les tronçons des routes nationales qui seront, à l'avenir, surchargés dans une mesure inacceptable. Sur la base de cette analyse, il propose le programme d'élimination des goulets d'étranglement. En complément, le rapport met en évidence les endroits où des compléments de réseaux seraient nécessaires pour éliminer les goulets d'étranglement du réseau existant des routes nationales. En outre, le Conseil fédéral présente trois options pour la suite à donner à la consultation menée en été 2008 au sujet de l'adaptation du réseau des routes nationales. Il montre enfin les diverses perspectives d'évolution du Financement spécial de la circulation routière et met en discussion différentes approches pour éviter les déficits de financement prévisibles.

Dans son programme d'élimination des goulets d'étranglement, le Conseil fédéral prévoit de réduire de 81 à 44 km les « points noirs du trafic routier suisse ». Le rapport coût-utilité débouche sur un solde positif de 1,33 franc par franc investi. Pourtant, certains tronçons autoroutiers à fort taux de saturation (Aarau, Limmattaler Kreuz, régions de St-Gall et de Morges) ne sont pas pris en considération.

2.2 Financement des infrastructures de transports

Le réseau des routes nationales doit être achevé pour l'essentiel d'ici 2015. Le Conseil fédéral peut prolonger ce délai dans des cas dûment motivés (art. 5, al. 1 LFIInfr). L'achèvement du réseau des routes nationales concerne les tronçons de routes nationales mentionnés dans l'arrêté existant concernant le réseau de routes nationales, mais qui ne sont pas encore terminés.

D'après les simulations du présent rapport, les moyens dégagés par le SFSV pour couvrir les investissements de la Confédération au profit de l'infrastructure routière ne suffiront vraisemblablement plus au plus tard à compter de l'année 2015. Les raisons invoquées sont notamment : les nouvelles tâches incombant au SFSV, les tâches croissantes dans le secteur des routes

nationales (exploitation et entretien d'un réseau vieillissant, coûts induits sur les projets d'aménagement, exigences croissantes liées à l'augmentation du trafic), besoins supplémentaire résultant du renchérissement et d'exigences supplémentaires (compléments du réseau nécessaires à l'élimination des goulets d'étranglement, aménagement de nouvelles routes classées routes nationales, maintien des contributions au financement des projets ferroviaires).

Si les raisons invoquées sont en soit communes à tout projet de construction et par conséquent d'infrastructure et en cela pour la plupart acceptables, il n'en va pas de même des possibilités de financement, lesquelles se résument à une augmentation cumulée de 22 centime par litre de la taxe sur les huiles minérales

2.2.1 Etat des lieux

Le financement actuel des transports est des plus complexes et manque cruellement de transparence. Cette année, par mois de CHF 8,7 mia de dépenses sont budgétisées au niveau fédéral pour les transports, soit 15% de l'ensemble des dépenses de la Confédération, c'est-à-dire le 2^e poste après les assurances sociales. Les sources de financement sont multiples : impôts sur les huiles minérales, RPLP, vignette autoroutière, pour-mille de TVA sans compter les ressources générales de la Confédération, respectivement les dettes. L'affectation concrète des moyens est plutôt compliquée. On peut constater un transfert de CHF 2 mia des redevances routières vers les autres modes de transports. Dans ce montant ne sont pas comprises les redevances routières à hauteur de CHF 2,3 mia qui ne financent pas les transports, soit la moitié de l'impôt sur les huiles minérales, le tiers de la RPLP et l'impôt sur les véhicules, Malgré ce transfert massif, les dépenses routières sont entièrement financée par le biais de recettes routières affectées. Il en va tout autrement pour les transports publics dont le taux d'autofinancement de dépasse pas les 50%.

Contrairement à l'affirmation du Conseil fédéral que « les charges liées aux mesures infrastructurelles [autoroutières] nécessaires incombent aux pouvoirs publics », ces charges sont assumées – via les recettes affectées des taxes sur les carburants - par les usagers de la route. Ceux-ci couvrent non seulement les coûts d'infrastructures qu'ils occasionnent, mais ils subventionnent de surcroît largement les transports publics (infrastructures ferroviaires), à raison de quelque 1'830 millions de francs par année, répartis de la manière suivante - deux tiers des recettes de la taxe poids lourds (RPLP), soit

- environ 880 millions de francs par an versés au fonds pour les grands projets ferroviaires (NLFA);
- environ 250 millions de francs par an prélevés des recettes affectées des taxes sur les carburants pour financer les NLFA (Gothard);
- environ 400 millions de francs par an prélevés des recettes affectées des taxes sur les carburants pour financer les infrastructures de transports publics d'agglomérations, via le fonds d'infrastructure ;
- environ 300 millions de francs par an prélevés des recettes affectées des taxes sur les carburants pour financer le trafic combiné marchandises.

Compte tenu de ce qui précède et du déficit structurel, annoncé par le Conseil fédéral, pour 2015 au plus tard, du financement spécial de la circulation routière (SFSV ou « caisse routière »), nous nous opposons catégoriquement à toute nouvelle ponction de moyens financiers dans la caisse routière au profit des transports publics.

2.2.2 Principes de financement

Une redistribution des cartes selon des principes clairs doit permettre de financer les infrastructures routières nécessaires. Il s'agit en résumé de :

- Appliquer le principe de causalité pour les transports publics, en commençant par supprimer les mauvaises incitations et en appliquant au rail la prise en charge de la totalité des coûts par les usagers en usage depuis longtemps dans les transports aériens ;
- Inciter les cantons à participer de manière plus importante, directement ou par l'affectation de la taxe RPLP ; pour ce faire, il importe de mieux prendre en compte les besoins régionaux et d'encourager les partenariats public-privé ;
- de solliciter les entreprises de transports à contribuer au développement et à l'optimisation des infrastructures (améliorations stratégiques, réforme du prix du sillon, appels d'offres, supplément d'infrastructures pour les clients des TP etc...)
- ne pas prolonger le fonds FTP et d'intégrer le financement des infrastructures dans le budget ordinaire en tant que tâche importante et durable.

« routesuisse », fédération routière suisse et membre invité de la commission permanente de l'usam « Mobilité / Développement territoriale » estime elle aussi que : *"Grundsätzlich sollen Verkehrsinfrastrukturen verursachergerecht finanziert werden. Wer Kosten verursacht und einen Nutzen bezieht, soll dafür auch einen entsprechenden Beitrag leisten. Nur so lassen sich falsche Anreize vermeiden. Die vorgeschlagenen Agglomerationsprogramme, die vorwiegend Investitionen in Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs vorsehen, aber ausschliesslich von den Strassenverkehrs-beteiligten finanziert werden, weichen ganz offensichtlich von diesem Prinzip ab. Wie im Bericht für die Vernehmlassung ausgeführt, stärkt das Programm Agglomerationsverkehr den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr in den Agglomerationen und verschiebt damit das Modal-Split zu Gunsten dieser Verkehrsträger. In der Zukunft soll das Prinzip einer möglichst verursachergerechten Finanzierung systematischer zur Anwendung kommen. Die Weiterführung bzw. der Ausbau der Umverteilung von Strassenmitteln zugunsten der übrigen Verkehrsträger wird von der Wirtschaft entschieden abgelehnt.*

Damit der notwendige Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zeitgerecht finanziert und realisiert werden kann, soll die Finanzierung auf folgenden Prinzipien beruhen:

- *Verursachergerechtere Finanzierung: Wer Verkehrskosten verursacht oder neue Investitionen fordert, soll dafür auch einen seinem Nutzen entsprechenden Beitrag leisten. Die Erträge aus den Strassenabgaben müssen wieder die Strasseninfrastruktur finanzieren. Beim Schienenverkehr sollen diejenigen, die von einem Ausbau profitieren, künftig ebenfalls soweit möglich mitfinanzieren.*
- *Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips: Das Gemeinwesen, in dem der Nutzen einer staatlichen Leistung anfällt, trägt deren Kosten (Bundesverfassung, Art. 43a, al. 2). Dieses Prinzip soll auch im Verkehrswesen vermehrt zur Anwendung kommen. Der Bund kann nicht für alles aufkommen, insbesondere im Regional- und Agglomerationsverkehr. Aufgabe des Bundes sollte es sein, sich um den Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung zu kümmern. Unter Berücksichtigung von regionalem Nutzen sollen Kantone und Gemeinden einen entsprechenden Finanzierungsbeitrag leisten.*
- *Berücksichtigung von volkswirtschaftlichem und betriebswirtschaftlichem Nutzen: Anstelle eines politisch vordefinierten Investitionsvolumens dürfen nur Projekte mit einem eindeutigen volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Nutzen realisiert werden. Dabei müssen anhand von Rentabilitätsüberlegungen, Auslastungsgradvergleichen und Kosten-Nutzen-Überlegungen auch für einzelne Linien und Projekte klare Prioritäten gesetzt werden (beispielsweise müssen Projekte, die auch von nationaler Bedeutung sind, Projekte mit einem ausschliesslich regionalen Nutzen vorgehen). Gebaut werden darf zudem nur, was auch finanziert ist.*
- *Berücksichtigung künftiger Generationen: Die Einkommen zukünftiger Generationen müssen unantastbar sein. Unsere Nachkommen profitieren nicht nur von unseren Infrastrukturinvestitionen, sie tragen auch deren Kosten für Unterhalt, Betrieb und Schuldenabbau. Was heute wichtig und sinnvoll erscheint, könnte in Zukunft höheren Prioritäten untergeordnet*

werden. Es muss deshalb wieder vermehrt der Grundsatz gelten: Diejenige Generation, welche eine Infrastruktur baut, muss sie auch finanzieren”.

2.3 Redevances et taxes

Lors de sa mise en consultation, le fonds d'infrastructure pêchait du manque d'une vision globale et d'un plan de financement à long terme par le biais des taxes liées au trafic. L'usam avait alors rejeté l'augmentation de la taxe sur les huiles minérales au profit du fonds d'infrastructures.

Aujourd'hui, le Conseil fédéral revient à la charge mais cette fois-ci avec une affection pour le financement du transport routier, sous la forme d'une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales jusqu'à concurrence cumulée de 22 centimes, soit une augmentation fiscale de 73%, sans compter la taxe sur le CO₂ qu'il ne rejette pas en l'état des projets mis en consultation. Il estime que le financement des infrastructures routières ne sera plus garanti dès 2015 et prévoit un manque d'environ 1,4 milliards de francs par an qu'il justifie par des dépenses courantes (indexation, allongement et vieillissement du réseau des routes nationales, hausses des exigences des normes de construction, chute des contributions de mise en œuvre), des contributions extraordinaires pour compléter le réseau existant, la reprise dans le réseau des routes nationales de routes cantonales, le financement de projets ferroviaires et l'augmentation des taxes en raison de pertes indexées de revenus.

« routesuisse » fait remarquer que: „die nun vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags in erster Linie auf die in den vergangenen Jahren –unter Verletzung des Verursacherprinzips – stetig vorangetriebene Ausweitung der Verwendung der zweckgebundenen Strassengelder – insbesondere zugunsten des öV – zurückzuführen ist. Gemäss der Zusammenstellung im Vernehmlassungsbericht (S. 32) wurden von den rund 3,74 Milliarden Franken an zweckgebundenen Einnahmen (50% der Mineralölsteuer, 100% des Mineralölsteuerzuschlags und der Nationalstrassenabgabe), die im Jahr 2008 die SFSV gespiesen haben, lediglich rund 1,48 Milliarden Franken bzw. knapp 40 Prozent für die ordentlichen Aufwendungen der Nationalstrassen und rund 523 Millionen Franken bzw. rund 14 Prozent für Hauptstrassen sowie kantonale Strassen verwendet. 837 Millionen Franken bzw. rund 22 Prozent flossen in den Infrastrukturfonds, über den zwar grösstenteils die allenthalben unumstrittene Fertigstellung des Nationalstrassennetzes sowie dessen nun zur Diskussion gestellte Engpassbeseitigung, aber gemäss bereits erfolgten Beschlüssen und Planungen¹ zu einem guten Teil auch Infrastrukturprojekte des öV in Städten und Agglomerationen finanziert werden. 555 Millionen Franken bzw. fast 15 Prozent kamen vollumfänglich dem öV (kombinierter Güterverkehr, Bau der Neat, Autoverlad, Bau Verladeterminals im KV, Anschlussgleise und Verkehrstrennung) zugute. Rund 227 Millionen Franken bzw. etwa sechs Prozent wurden insbesondere an Umweltschutzmassnahmen ausgerichtet. Für die restlichen gut hundert Millionen Franken bzw. rund drei Prozent fehlt in der Auflistung im Vernehmlassungsbericht die Zuordnung“.

En l'état, l'usam rejette toute augmentation, soit de l'impôt sur les huiles minérales soit de la vignette autoroutière. Les consultations parentes nous ont permis d'argumenter ce rejet. Nous y référons brièvement :

2.3.1 Révision de la Loi sur le CO₂

Dans le présent rapport, le Conseil fédéral relève que la surtaxe sur les carburants et une taxe CO₂ éventuelle sur les carburants ne peuvent être cumulées. Ce non-cumul rejoint la demande de l'usam d'abandon définitif de tout projet de taxe CO₂ sur les carburants et la prolongation du centime climatique, demande formulée comme suit dans sa réponse du 13 mars 2009 : l'usam exige que

- l'application d'une politique environnementale simple et acceptable pour les PME, sans taxe CO₂ supplémentaire sur les carburants;

- que le centime climatique soit et demeure la seule mesure visant à réduire les émissions de CO₂ après 2012 et qu'il soit inscrit dans la loi sur le CO₂ révisée;
- que le principe des mesures volontaires soit ancré plus solidement dans la loi ;
- que la révision de la loi sur le CO₂ tiennent compte des efforts et des résultats obtenus par la Suisse jusqu'à présent et qu'un objectif de réduction réaliste de maximum -20% de réduction des émissions de CO₂ soit fixé en conséquence ;
- qu'une troisième variante, plus simple, moins coûteuse et moins bureaucratique, axée sur quelques mesures efficaces - qui ont fait leurs preuves dans le droit actuel - soit étudiée pour tenir compte des intérêts, de la capacité concurrentielle et d'innovation de nos PME, afin qu'elles ne soient pas désavantagées.

En contrepartie, l'usam propose une 3^e variante qui pourrait s'intituler «Révision de la loi sur le CO₂ fondée sur les résultats positifs des mesures volontaires en général et du centime climatique en particulier » et qui combinerait les éléments suivants:

- un objectif de réduction de -20% au maximum, car il s'agit de tenir compte des modes de production énergétiques indigènes et des standards élevés dans notre pays;
- l'achat de certificats d'émission à l'étranger, initié par le « centime climatique », au-delà de 2012 et donc ancré dans la loi révisée, de telle sorte que 50% des émissions de gaz à effet de serre produites en Suisse puissent être compensées à l'étranger ;
- le renforcement des mesures volontaires de l'économie (dans les domaines de l'industrie, des transports et des bâtiments) couplées à une possibilité d'exemption de la taxe CO₂ sur les combustibles;
- l'abandon définitif de tout projet de taxe CO₂ sur les carburants ;
- le rejet de l'affectation partielle des recettes de la taxe CO₂ sur les combustibles à des mesures d'assainissement des bâtiments pour des raisons de principe, ces mesures relevant avant tout des cantons.

L'usam insiste sur le fait que les mesures volontaires des milieux économiques ont fait leurs preuves, puisque la Suisse atteindra les objectifs fixés par le protocole de Kyoto, notamment grâce aux efforts consentis par la Fondation centime climatique, par l'AnEc et par les entreprises grandes consommatrices d'énergie.

2.3.2 Initiative du canton de Berne. Différenciation de l'impôt sur les véhicules à moteur au niveau fédéral

L'usam rejette tant le système de bonus/malus proposé par la Commission du Conseil des Etats que l'idée des crédits d'émissions négociables, préconisée par les milieux écologistes, les estimant inadéquats pour baisser les émissions de CO₂ des automobiles. Le projet pêche par son manque d'efficacité dans les mesures proposées, ses charges administratives disproportionnées en regard des réductions d'émissions de CO₂ envisagées, son absence de transparence vis-à-vis des consommateurs et les distorsions de concurrence qu'il génère.

La stratégie d'efficacité énergétique dans le domaine des voitures de tourisme proposée par la Commission européenne et reprise dans ces grandes lignes au niveau suisse repose sur trois piliers : 1) l'engagement volontaire pris par les constructeurs automobiles européens de réduire les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves ; 2) des instruments passifs permettant de sensibiliser les consommateurs à la nécessité de réduire la consommation de carburant et à accroître l'efficacité énergétique ; 3) des incitations fiscales favorisant les véhicules à bon rendement énergétique.

Les projets présentés par le DETEC de manière générale ne tiennent pas assez compte de l'interaction de ces trois piliers.

En contrepartie, l'usam rejoint les spécialistes de la branche automobiles, lesquels préconisent de s'aligner sur les objectifs de réduction décidés par l'UE en décembre 2008 et d'introduire une prime à la casse.

2.3.3 Via sicura

Dans sa réponse du 13 mars 2009, l'usam constate que les trois variantes de financement proposées se basent sur une augmentation du supplément de la prime d'assurance RC (prime RC) entre 1,75% et 4,25%, soit au-delà de la limite légale actuelle fixée à 1%, sont catégoriquement rejetées par l'usam. Cela conduirait à une nouvelle taxation du transport routier privé (personnes et marchandises) déjà lourdement taxé. L'usam exige une nouvelle variante de financement sans augmentation des taxes, par une 4e variante se basant uniquement sur l'affectation du produit des amendes de la circulation, éventuellement en combinaison avec une part tirée de l'impôt sur les huiles minérales et la vignette autoroutière. Avec l'affectation des amendes, il importe toutefois de respecter l'autonomie décisionnelle des cantons, dans la gestion des contrôles d'une part et d'autre part dans la priorisation des infrastructures à assainir ou à réaliser.

3 Remarques détaillées : réponses au questionnaire

3.1 Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?

L'usam rejoint ses membres actifs dans les transports en approuvant les grandes lignes du projet mais regrette avec certaines de ses unions cantonales, notamment vaudoise et lucernoise, l'insuffisance des moyens financiers alloués à l'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers (nouveaux tronçons autoroutiers compris) en général et à l'insuffisance des moyens financiers alloués en particulier à l'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers (nouveaux tronçons autoroutiers compris) tant au sein de la métropole lémanique (axe Lausanne-Genève) que dans la région de Suisse centrale. Quant au modèle de financement proposé, nous nous référons aux paragraphes y afférant.

L'usam rejoint l'avis de « routesuisse » lorsque celle-ci constate que : *“Es ist höchste Zeit, dass die Beseitigung der bereits heute bestehenden, teilweise seit langem bekannten sowie in Zukunft absehbaren Engpässe auf dem Nationalstrassennetz endlich in Angriff genommen wird. Auf dem gesamten Nationalstrassennetz ist ein flüssiger und berechenbarer Verkehrsablauf anzustreben. Vorhandene und künftige Engpässe sind innert nützlicher Frist zu beseitigen. Insofern erachten wir das nun zur Diskussion gestellte Programm zur Engpassbeseitigung als einen ersten Schritt in die richtige Richtung. Ebenfalls heissen wir die Engpassbeseitigung durch neue Netzelemente gut, die nicht im Rahmen des Infrastrukturgesetzes (IFG), sondern via die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz erfolgen und deren Realisierung über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) finanziert werden soll. Die Strassenverkehrsverbände haben stets darauf hingewiesen, dass die Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassennetz mehr finanzielle Mittel erfordern wird, als im Infrastrukturfonds dafür vorgesehen worden sind. Gemäss Vernehmlassungsbericht (Tab. 2, 3 und 4, S. 24 ff.) beziffern sich die gesamten Investitionskosten zur Engpassbeseitigung mittels Fahrstreifenergänzungen (Module 1-4; rund 15 Mia. Franken) und für Netzanpassungen (neue Netzelemente; rund 14,7 Mia. Franken) sowie für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (8,5 Mia. Franken) und für Ausbauten auf aufklassierten Strassen gemäss Szenario „Teilweise Kompensation“ (rund 4 Mia. Franken) in den nächsten Jahren auf über 42 Milliarden Franken. Somit bleibt mit dem bislang beschlossenen Investitionsvolumen für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes in der Höhe von 8,5 Milliarden Franken und für die Engpassbeseitigung im Umfang von 5,5 Milliarden Franken der grösste Teil der Engpässe weiterhin bestehen. Dies können wir nicht akzeptieren: Eine Kreditanpassung, um die noch nicht finanzierte Engpassbeseitigung bewerkstelligen zu können, ist unumgänglich. Zu diesem Zweck ist so rasch als möglich eine Nachfolgevorlage mit einer Liste der für die langfristige Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes notwendigen Abschnitte bzw. neuer Netzelemente samt deren Finanzierung auszuarbeiten und den interessierten Kreisen zu unterbreiten”.*

La réserve de certaines unions cantonales s'expliquent par le fait que les mesures proposées dans le projet soumis à la présente consultation n'élimineront que :

- moins de la moitié (37 kilomètres sur 81) des engorgements autoroutiers particulièrement critiques, d'un degré de surcharge III ;
- moins d'un quart (44 kilomètres sur 182) des engorgements autoroutiers d'un degré de surcharge II ;
- moins d'un dixième (14 kilomètres sur 143) des engorgements autoroutiers d'un degré de surcharge I.

Dès lors, comme le relève le Conseil fédéral: *«(...) malgré un investissement de 5,5 milliards de francs, la majeure partie des goulets d'étranglement subsistent ».*

3.2 Approuvez-vous le contenu proposé de l' « Arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau de routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires » ?

L'usam approuve le contenu proposé à l'exception du crédit global de CHF 1'755 mio qu'elle demande d'augmenter à CHF 2'070 mio, rejoignant en cela certaines de ses unions cantonales préétablies par projet et qui ne peuvent que constater l'énorme disparité entre les sommes allouées – dans le projet soumis à la présente consultation - à l'élimination des goulets autoroutiers entre les différentes métropoles / agglomérations, soit :

- métropole de Zurich : CHF 2'070 mio au titre des modules 1 et 2, sans compter CHF 635 mio pour l'élargissement de l'A1 Soleure-Argovie ;
- agglomération de Berne : CHF 1'480 mio au titre des modules 1 et 2 ;
- agglomération de Bâle : CHF 915 mio au titre du module 2 ;
- métropole lémanique Lausanne-Genève : CHF 255 mio au titre des modules 1 et 2.

3.3 Que pensez-vous de la proposition de construire des compléments au réseau afin d'éliminer les deux goulets d'étranglements les plus sérieux dans la région de Lausanne (contournement de Morges) et la région de Zurich (Glattalautobahn) ?

L'usam soutient sans réserve ces deux projets qui doivent être inscrits dès 2010 (débat parlementaire relatif au projet soumis à la présente consultation) dans l'Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales sous réserve d'un financement approprié.

Avec « routesuisse » l'usam est d'avis que : *“Die Anpassung des Netzbeschlusses mit der Einfügung neuer Netzelemente zur Beseitigung von Engpässen darf nicht länger ein Tabu sein. Wir beurteilen dieses Vorgehen sowohl als sachgerecht wie auch als zwingend. Wesentlich dabei ist u.E. die Tatsache, dass solche Netzergänzungen bzw. der Bau neuer Netzelemente – auch wenn sie der Engpassbeseitigung dienen – nicht via den Infrastrukturfonds, sondern über die SFSV finanziert werden”.*

3.4 Approuvez-vous l'adaptation partielle de la surtaxe sur les huiles minérales pour les carburants au renchérissement afin de couvrir les dépenses dues

L'usam rejette le principe même de recourir à l'adaptation partielle de la surtaxe sur les huiles minérales pour les carburants afin de couvrir les dépenses, que celles-ci soient dues au surcroît de besoins ordinaires et/ou à la réalisation de nouveaux éléments du réseau. Nous nous référons à notre analyse générale du financement des infrastructures de transport et à nos conclusions à la présente consultation.

3.4.1 au « surcroît des besoins ordinaires » du Financement spécial pour la circulation routière ?

L'usam rejette catégoriquement cette proposition ; en l'état, il n'y a aucune raison d'approuver l'augmentation de 7 centimes de la taxe sur les huiles minérales en l'état. Il convient avant toute chose d'en finir avec les subventions croisées et de laisser à la route l'argent de la route.

En ce qui l'argument du renchérissement pour motiver une adaptation partielle, nous reprenons l'analyse de « routesuisse ».

“Zudem sind die Strassenausgaben in der Vergangenheit weniger gestiegen als die Teuerung. Mit dem Argument der Teuerung lässt sich an und für sich keine derart massive Steuererhöhung begründen. Der Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen wurde letztmals im Jahr 1974 auf 30 Rappen erhöht und seither nicht mehr angepasst. Während dieses Zeitraums ist der Landesindex der Konsum-

mentenpreise um über 140 Prozent gestiegen. Gleichzeitig sind die Ausgaben für Nationalstrassen mit 104 Prozent deutlich weniger gewachsen. Trotz unverändertem Mineralölsteuerzuschlag ist der Steuerertrag zwischen 1974 und 2007 um fast 160 Prozent gestiegen, was klar über der Teuerung und dem Ausgabenwachstum für die Strassen liegt“.

Andererseits wurde in der Botschaft vom 2. Dezember 2005 zum Infrastrukturfonds festgehalten, dass der Infrastrukturfonds mit einem Gesamtkredit von rund 20 Milliarden Franken die übrigen Aufgaben der SFSV nicht konkurrenzieren bzw. gefährden wird:

„Finanzperspektiven und eine Fondssimulation zeigen, dass ausreichend Mittel zur Speisung des Infrastrukturfonds und für die Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bestehen. Eine Erhöhung der Mineralölsteuern wegen des Infrastrukturfonds ist aus heutiger Sicht nicht erforderlich.“ Die Finanzierung von Agglomerationsprojekten, insbesondere jene von öV-Infrastrukturen, kann und darf u.E. drei Jahre nach dieser politischen Absichtserklärung der gleichen Behörde nicht zur Rechtfertigung einer Erhöhung der zweckgebundenen Abgaben herangezogen werden.

Der Anfang 2008 in Kraft getretenen Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) war ursprünglich ein erheblicher Effizienzgewinn vorausgesagt worden. Als wesentliche durch die NFA bewirkte Änderung ist der Bund nun alleiniger Besitzer der Nationalstrassen und trägt die volle Verantwortung für deren Bau bzw. Ausbau sowie Betrieb und Unterhalt. Gemäss der Botschaft zur NFAAusführungsgesetzgebung kann mit der Neuorganisation „ein erhebliches Sparpotenzial (...) auf dem Gebiet der Nationalstrassen erwartet werden“. Ziel war es, in den ersten zehn Jahren der neuen Betriebsorganisation einen Effizienzgewinn von rund 15 Prozent der heutigen Gesamtkosten auf vergleichbarer Basis (heutiges Netz; Indexstand 2002) zu erreichen. Auch das Bundesamt für Strasse (ASTRA) betonte kurz vor Inkrafttreten der NFA, dass komplizierte Mechanismen, welche die Kosten in die Höhe treiben, mit der NFA wegfallen. Solche Faktoren müssen in einer gesamtheitlichen Betrachtung des künftigen Finanzierungsbedarfs berücksichtigt werden. Schliesslich darf nicht vergessen werden, dass die Infrastrukturfonds-Projekte bis 2028 abgeschlossen und finanziert sein sollen. Somit werden ab 2029 keine Strassengelder mehr in den Infrastrukturfonds fliessen; diese stehen dannzumal wiederum allein und vollständig für die Finanzierung von Strassenausgaben zur Verfügung stehen“.

3.4.2 à la réalisation de nouveaux éléments de réseau afin d'éliminer les goulets d'étranglements les plus sérieux sur le réseau des routes nationales ?

L'usam rejette catégoriquement cette proposition. Il convient avant toute chose d'en finir avec les subventions croisées et de laisser à la route l'argent de la route.

3.5 Que pensez-vous des trois possibilités présentées pour l'éventuelle intégration de près de 400 kilomètres de routes existantes au réseau des routes nationales, notamment de l'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales d'environ 3 centimes par litre qui en découlerait ?

L'usam soutient l'option b, soit celle de la compensation partielle, laquelle oblige la Confédération à prendre en charge les 400 kilomètres de routes et à renoncer à la compensation des dépenses liées à l'aménagement des routes prises en charge et qui reporte les dépenses d'exploitation et d'entretien sur les cantons. Ce scénario entraîne une charge supplémentaire d'environ 4 milliards de francs pour le SFSV durant les 20 années à venir.

3.6 Avez-vous d'autres remarques concernant le projet mis en consultation ?

En l'état, les tâches du financement spécial pour la circulation routière ne comprennent pas les tâches du fonds d'infrastructure (achèvement du réseau des routes nationales décidé en 1960 et élargissement des tronçons autoroutiers surchargés au sens de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure). En conséquence, nous considérons prioritaires les tâches du financement spécial de la circulation routière suivantes, afin notamment de garantir la sécurité routière :

- entretien et exploitation du réseau des routes nationales, notamment afin de maintenir la valeur du patrimoine investi à ce jour ;
- mise en œuvre de l'ordonnance sur la protection des accidents majeurs sur les routes nationales ;
- aménagement des tunnels ;
- nouvelles bretelles d'accès et jonctions vers les routes nationales.

4 Conclusion

En définitive, pour reprendre l'expression consacrée par l'un de nos membres, l'usam « soutient l'esprit mais non la lettre (voir notre réponse à la question 2. et nos Conclusions) du Programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales (PEB), ainsi que l'extension de ce réseau (NEB+) sous la forme de deux compléments (grand contournement autoroutier de Morges et Glattalautobahn).

L'usam demande une meilleure prise en considération de l'intérêt de la Suisse des régions et rejoint l'un de ses membres, l'Union vaudoise des arts et métiers, pour demander, sur le modèle du programme ZEB2/Rail 2030, l'élaboration d'un 2^e Programme (PEB2) d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales, ainsi que d'un 2^e Programme (NEB+2) d'extension de ce réseau.

En matière de financement, l'usam ne soutient en l'état ni une hausse de la taxe sur les huiles minérales ni une augmentation de la vignette autoroutière. Il importe avant toute chose que :

- Les réserves du Fonds d'infrastructures soient utilisées pour l'infrastructure routière;
- la Confédération honore ces paiements dans les programmes de construction en cours ;
- la Confédération cesse de détourner les taxes liées à la route au profit du rail notamment par subventionnements croisés.
- Le Fonds FTP ne soit pas prolongé et que le financement des transports publics soit intégré en tant que tâche importante et durable dans le budget ordinaire.

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; jean-luc.poffet@astra.admin.ch; info@astra.admin.ch)

Copie à

- **Unions cantonales (envoi de prise de position)**
 - Chambre vaudoise des arts et métiers, 1094 Paudex
 - Gewerbeverband des Kantons Luzern kgl, 6002 Luzern
- **Associations professionnelles (envoi de prise de position)**
 - Schweizer. Nutzfahrzeugsverband ASTAG, 3007 Bern
- **Associations professionnelles (non membres)**
 - strasseschweiz, Verband des Strassenverkehrs FRS, 3001 Bern
 - TCS
- **Représentants de l'économie**
 - economiesuisse
- **Administration fédérale**
 - Dr. Hans Werder, Generalsekretär des UVEK
 - Rudolf Dieterle, Direktor des Bundesamtes für Strassen ASTRA
 - Dr. Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr BAV
 - Christoph Küng, Direktor a.i des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE
 - Bundesamt für Strassen, Abteilung Strassennetze, Bereich Netzplanung
- **Interne**
 - Membres de la Commission permanente "Mobilité / Développement territorial"