

Prise de position

Mobilité

I. Exigences de l'usam

Numéro un des PME helvétiques, l'Union suisse des arts et métiers usam représente 250 associations et quelque 300 000 entreprises. La plus grande organisation faïtière de l'économie suisse s'engage sans répit pour l'aménagement d'un environnement économique et politique favorable au développement des petites et moyennes entreprises.

Dans ce contexte, l'usam formule les exigences suivantes:

- **En vertu du principe du libre choix du moyen de transport, l'usam exige que les transports privés et publics soient traités sur un pied d'égalité.**
- **L'usam demande que les infrastructures routières d'importance suprarégionale soient développées en fonction des besoins et que les goulets d'étranglement soient éliminés sur le réseau des routes nationales.**
- **Le financement croisé du rail par la route doit être réduit et les transports publics doivent parvenir à un degré d'autofinancement accru.**
- **En vue d'assurer le financement des modes de transport, l'usam préconise, au niveau constitutionnel, la création d'un fonds de durée indéterminée affecté au financement du réseau routier. L'usam demande également d'inscrire dans la Constitution un article disposant que la Confédération et les cantons doivent veiller à une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays.**
- **Le financement futur de l'entretien et du développement de l'infrastructure routière doit être assuré par le biais de l'initiative populaire pour un financement équitable des transports. Une modification substantielle doit être subsidiairement envisagée quant à l'affectation à la route de 60% de l'impôt sur les carburants et des droits de douane. Rejetant la mise en place de systèmes de gestion et de tarification de la mobilité, l'usam est également opposée à la hausse du prix de la vignette autoroutière.**
- **Les projets ferroviaires – y compris dans les agglomérations – devront, à l'avenir, être financés expressément au moyen du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).**
- **L'usam exige l'élaboration d'une vision d'ensemble du transport de marchandises en Suisse en 2030.**
- **L'usam demande que soient mises en place des conditions-cadre propres à améliorer la compétitivité de l'aviation civile suisse et que l'infrastructure aéroportuaire en Suisse soit développée de manière à répondre aux besoins.**

II. Point de la situation et évolution prévisible

Importance de la mobilité pour les PME des arts et métiers

Les petites et moyennes entreprises (PME) constituent une part substantielle de notre économie nationale: 99,7% des entreprises sont des PME; elles assurent près des deux tiers des emplois en Suisse. De par leur haut niveau de productivité par employé, elles fournissent une contribution essentielle à la prospérité et au niveau de vie en Suisse. Les PME des arts et métiers sont particulièrement

concernées par la politique des transports, qui doit s'inspirer du principe de co-modalité, c.-à-d. tendre vers une combinaison optimale des différents modes de transport. Le rail, la route, les liaisons aériennes et la navigation doivent se compléter. L'usam s'engage en faveur d'une politique des transports qui sache conjuguer au mieux les atouts de tous les modes de transport. La mobilité des personnes et des marchandises est fondamentale pour toute activité économique, d'où l'importance de développer les modes de transport en fonction des besoins.

La route, mode de transport le plus important

De tous les modes de transport – route, rail, liaisons aériennes et voies d'eau – le plus important pour les arts et métiers est le transport par la route. Plus des deux tiers du trafic de fret et plus des trois quarts des transports de passagers se font par la route. Les entreprises des arts et métiers sont tributaires en permanence d'une infrastructure routière fonctionnelle leur permettant d'assurer la micro-distribution de leurs marchandises. Pour rester performantes et économiquement viables à l'heure actuelle, les PME doivent satisfaire aux conditions requises en matière de mobilité et d'accessibilité (24 heures sur 24, 365 jours par an). Depuis 1990, le trafic a plus que doublé sur le réseau des routes nationales. Quant aux prestations de transport et au trafic de fret, ils n'ont cessé d'augmenter au cours des dernières années. Actuellement, le réseau est congestionné par les embouteillages. En 2014, on a compté plus de 20 000 heures d'embouteillages sur le réseau des routes nationales. Les surcoûts qui en résultent pour l'économie nationale sont estimés à environ un milliard de francs par an. A l'avenir, il faut s'attendre à une augmentation de la mobilité, donc du trafic tant routier que ferroviaire. Cela tient au fait que les préférences pour la mobilité s'accroissent de façon générale, mais également à l'augmentation de la population, phénomène auquel le transfert de la route au rail, solution irréaliste préconisée par certains milieux, ne permettra pas de remédier. Compte tenu de cette évolution, il est nécessaire d'accroître les capacités du réseau des routes nationales et d'en assurer le financement.

La politique en matière de mobilité relève de la politique financière

L'élimination des embouteillages et des goulets d'étranglement devra constituer, ces prochaines années, l'objectif prioritaire de la politique des transports. Selon un rapport de l'Office fédéral de la statistique (OFS), le coût total des transports de passagers et de marchandises en Suisse s'élève à quelque 95 milliards de francs par an, ce qui représente environ 12 000 francs par habitant. La majeure partie de ce coût total relève du trafic routier motorisé (72,1 milliards de francs), suivi par le trafic ferroviaire (10,3 milliards) et le trafic aérien (6,4 milliards). L'acquisition, l'exploitation et l'entretien des moyens de transport représentent la plus grande partie des coûts (58,3 milliards). Les dépenses d'infrastructure s'élèvent à 15,6 milliards de francs. Le transport de passagers représente trois quarts du coût total, le dernier quart relevant du transport de marchandises (21,1 milliards). Tandis que le trafic routier privé est autofinancé, les transports publics sont financés à 54% par l'Etat. Le degré d'auto-financement du trafic ferroviaire est inférieur à 50%. Le principal défi réside dans la question de savoir comment, à l'avenir, financer et développer les infrastructures de transport routier, ferroviaire et aérien de telle sorte qu'elles répondent aux besoins effectifs. Tandis que l'acceptation du projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) lors de la votation populaire du 9 février 2014 a posé les bases du développement du rail, la route attend encore une solution.

Tarifification de la mobilité

Sans être fermée aux idées nouvelles et aux innovations, l'usam rejette toute mesure fondée unilatéralement sur le renchérissement ou la redistribution au moyen de taxes incitatives entravant la productivité des entreprises. Elle est notamment opposée aux mesures prévues dans la Stratégie énergétique 2050 et dans le rapport du Conseil fédéral sur la tarification de la mobilité mis en consultation au cours de l'été 2015. La tarification de la mobilité ("mobility pricing") consiste à imposer des redevances liées à l'utilisation des services et infrastructures de transport dans le but d'influencer la demande en matière de trafic motorisé individuel et de transports publics. Le Conseil fédéral escompte, par ce moyen, exercer un effet régulateur propre à réduire les pics d'affluence sur l'ensemble des modes de transport. Des charges supplémentaires en résulteront. La distribution des marchandises dépend à raison de 85% de la route, ce qui ne changera pas. D'une part, la mesure de régulation du trafic prévue dans le rapport doit s'appliquer essentiellement aux villes et agglomérations, soit là où les entreprises sont particulièrement mises à contribution en assurant la distribution quotidienne de marchandises. D'autre part, cherchant à répondre au mieux aux exigences de leur clientèle, les professionnels

ne peuvent d'ordinaire décider par eux-mêmes ni du lieu ni de l'heure de leurs livraisons. Il s'ensuit que les entreprises des arts et métiers devront faire face à une augmentation des coûts. Pour être conséquent, il faudrait alors assouplir l'interdiction aux poids lourds de circuler la nuit, en limitant son application à 4 heures du matin, au lieu de 5 heures comme c'est le cas actuellement. Mais le Conseil fédéral et le Parlement s'y sont encore refusé tout récemment.

III. Objectifs de l'usam

En général

L'usam s'engage en faveur d'un développement durable de la place économique suisse. Elle exige que les infrastructures de transport soient aménagées, développées et entretenues en fonction des besoins. Elle s'oppose à l'instauration de nouveaux impôts, taxes ou redevances non conformes au principe de causalité, non affectés ou économiquement insupportables, de même qu'à toute mesure coercitive et restrictive aux dépens d'un mode de transport ou d'un autre. Le financement doit obéir au principe de causalité. En vertu du principe du libre choix du moyen de transport, l'usam exige que les transports privés et publics soient traités sur un pied d'égalité. Il importe en outre de veiller à la totale transparence des coûts et du financement des transports publics.

La route

Financement assuré pour le rail, mais encore à régler pour la route

Pour le trafic individuel des personnes comme pour le transport des marchandises, la route est le mode de transport le plus important. Chaque année, quelque 9,4 milliards de francs de taxes et de redevances des usagers de la route viennent alimenter la caisse de la Confédération. Ce montant comprend notamment les recettes de la vignette autoroutière (352 millions de francs), de l'impôt sur les véhicules automobiles (453 millions), de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP (1,53 milliard), de la TVA, de l'impôt sur les huiles minérales (3,04 milliards) et de la surtaxe sur les huiles minérales grevant les carburants (1,98 milliard). Sur ce montant total, seule une petite partie – de l'ordre de 31%, soit quelque 3,8 milliards de francs – va directement aux usagers de la route via la construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales. Quatre milliards de francs, non affectés, viennent alimenter la caisse de la Confédération. Les cantons profitent des recettes de la RPLP à raison d'un demi-milliard de francs. Les usagers de la route contribuent dans une mesure très importante au financement du budget général de la Confédération et au financement du rail. Le projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) n'a fait que conforter la tendance à perpétuer ce genre de financement croisé. Le 9 février 2014, le peuple a accepté, à 62% des votants, le projet d'article constitutionnel sur le financement de l'infrastructure ferroviaire (Fonds d'infrastructure ferroviaire, FIF) ainsi que l'attribution d'un montant de 6,4 milliards de francs à cet effet. Le 24 novembre 2013 en revanche, il a refusé la hausse du prix de la vignette autoroutière de 40 à 100 francs et la modification visant à étendre la portée de l'arrêté sur le réseau des routes nationales.

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

En matière de financement des transports, l'usam demande depuis de nombreuses années le désenchevêtrement des flux financiers. Lors des délibérations concernant le projet FAIF et l'arrêté sur le réseau (2012/2013), elle a préconisé sans succès le parallélisme dans le financement des transports ferroviaires et routiers. Le FORTA répond à la volonté du Conseil fédéral d'assurer à long terme le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération. De durée illimitée et alimenté par des moyens financiers à affectation obligatoire provenant de recettes existantes et nouvelles, ce fonds sera inscrit dans la Constitution; il servira à financer toutes les dépenses concernant les routes nationales ainsi que les contributions en faveur du trafic d'agglomération. Sur le modèle de ce qui se fait sur le plan ferroviaire, le programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales regroupera et réalisera étape par étape des projets d'extension des capacités du réseau routier. Le Conseil fédéral soumettra tous les quatre ans au Parlement un message relatif à une étape de développement en lui proposant un crédit d'engagement.

Le Conseil des Etats délibère actuellement du projet et propose de relever de 50 à 55% la part de l'impôt sur les carburants obligatoirement affectée au trafic routier. En contrepartie, le relèvement de la surtaxe sur les huiles minérales pourrait être moindre, c.-à-d. de quatre centimes par litre au lieu des

six que propose le Conseil fédéral. Il propose également d'inscrire dans la Constitution un article disposant que la Confédération et les cantons doivent veiller à une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions de la Suisse. La discussion porte sur l'intégration de l'arrêté sur le réseau assortie d'un relèvement du prix de la vignette autoroutière à 70 francs. Et cela à peine deux ans après le rejet en votation populaire d'un relèvement de 60 à 100 francs.

L'usam est favorable au fonds FORTA et, notamment, à l'insertion dans la Constitution fédérale d'un article d'encouragement aux termes duquel la Confédération et les cantons seront tenus de veiller à une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions de la Suisse, mais elle s'oppose à une hausse de la surtaxe sur les huiles minérales ou du prix de la vignette autoroutière.

La volonté du Conseil des Etats de relever le prix de la vignette autoroutière aboutit non seulement à surcharger le projet et à retarder la décision relative au financement futur du réseau des routes nationales, mais revient en plus à s'exposer au risque de voir se vider rapidement la "caisse routière". En outre, la réalisation de projets de désengorgement nécessaires et urgents, comme le contournement de Morges (VD), s'en trouvera encore retardée. Les besoins de la Suisse romande doivent enfin être pris en considération. Le projet FORTA doit être traité en priorité absolue, afin de pouvoir au moins mettre en chantier sans tarder le contournement de Morges et l'autoroute du Glattal.

Initiative populaire pour un financement équitable des transports (initiative "vache à lait")

Lancée en 2013 et soutenue par l'usam, l'initiative populaire pour un financement équitable des transports ("initiative vache à lait") exige l'application stricte du principe de causalité. A l'avenir, la route doit bénéficier de l'intégralité des impôts, taxes et redevances que paient les automobilistes. Jusqu'à maintenant, la moitié (1,5 milliard de francs) des recettes de l'impôt de base sur les huiles minérales était dévolue chaque année à la caisse générale de la Confédération. Dorénavant, le produit net de cet impôt (3 milliards de francs) devra être investi intégralement au service de la route. Le Conseil fédéral et le Parlement recommandent un rejet sans contre-projet. L'usam soutient le projet parce qu'il supprime un régime financier qui détourne à d'autres fins les moyens destinés à la route. Une alternative visant également à allouer à la route une part plus importante des fonds qui lui sont dus consisterait à rendre plus stricte l'affectation du produit des droits de base sur les carburants. Dans le régime actuel, 50% sont dévolus à la caisse générale de la Confédération et 50% sont spécifiquement affectés à la route. Dans le projet FORTA, la proposition de la Commission des transports du Conseil des Etats – 45% pour la caisse fédérale et 55% pour la route – est déjà sur la table. S'il s'avère que l'initiative "vache à lait" ne peut pas être mise en œuvre, l'usam exige un rapport d'au moins 60 pour la route et 40 pour la caisse générale de la Confédération.

Le rail

Le projet FAIF définit les étapes du développement

Au cours des dix dernières années, l'Etat a versé plus de 25 milliards de francs dans les caisses des chemins de fer. Avec le projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), le financement de l'infrastructure ferroviaire est assuré à long terme. Quant au FIF nouvellement créé, il servira à financer l'exploitation et l'entretien du réseau ferroviaire actuel ainsi que son extension conformément au programme de développement stratégique PRODES (Rail 2030). Néanmoins, les usagers de la route continueront d'assumer une part considérable des frais d'infrastructure ferroviaire. Les projets ferroviaires devront désormais être financés expressément au moyen du Fonds d'infrastructure ferroviaire.

Transport de marchandises

Si l'on entend pouvoir relever avec succès les futurs défis de la croissance du trafic des marchandises, il importe que la politique des transports soit envisagée selon une approche globale. La loi sur le transport de marchandises que le Parlement a adoptée en 2015 est une avancée insuffisante et complètement focalisée sur les transports par chemin de fer. Sur de longues distances, les transports par bateau et par voie aérienne présentent de nets avantages pour l'importation et l'exportation. L'atout du transport par la route est sa capacité à assurer une micro-distribution sur tout le territoire. Les plans directeurs cantonaux doivent sauvegarder les sites existants et prévoir de nouveaux sites

adéquats pour les infrastructures économiques générant beaucoup de trafic (entreprises de production, d'entreposage et de logistique, terminaux de transbordement). L'aménagement du territoire au niveau cantonal, le développement stratégique de l'infrastructure routière et ferroviaire ainsi que des ports et aéroports doivent être mieux coordonnés. Des approches du type "Cargo souterrain", système logistique global automatisé qui permet le transport souterrain de palettes et de conteneurs (pour marchandises de détail, produits en vrac ou stockage intermédiaire), sont prometteuses et devront à l'avenir être prises en considération pour toute conception du transport de marchandises. En matière de transport de marchandises, seules une politique s'inspirant d'une approche globale et une planification harmonisée permettront de tirer le meilleur profit de tous les modes de transport et de garantir à l'ensemble du territoire suisse un approvisionnement à la fois efficace et abordable. Une vision d'ensemble du transport de marchandises en Suisse en 2030 est nécessaire.

Transport aérien

L'aviation suisse revêt une importance considérable pour l'économie nationale. Etant à la fois un élément de la politique des affaires économiques extérieures et un facteur d'implantation essentiel, elle a besoin de conditions-cadre lui permettant d'être concurrentielle sur le plan international. Elle inclut également le fret aérien, un domaine certes de moindre importance du point de vue quantitatif, mais néanmoins substantiel compte tenu des valeurs en jeu. A cet égard, l'infrastructure doit pouvoir se développer de manière adéquate à la demande. Actuellement, le transport aérien est déjà autofinancé à 100%. Raison pour laquelle l'usam s'oppose à ce que des taxes et redevances supplémentaires soient imposées à l'aviation. La Suisse possède trois aéroports nationaux; à la différence de ceux de Bâle et de Genève, celui de Zurich est conçu comme une plaque tournante (hub), ce qui découle de la politique aéronautique de la Confédération. Ce concept d'exploitation met à disposition de l'économie suisse une plateforme qui lui donne accès à un important réseau intercontinental de lignes long-courrier pour le transport de passagers et de marchandises (fret aérien). Vu les possibilités de liaisons à longue distance qu'il offre, en connexion directe avec tous les centres économiques importants dans le monde, l'aéroport de Zurich revêt une importance stratégique pour l'économie suisse. Dans sa politique aéronautique, la Confédération doit prendre en considération ce statut d'exception et assurer l'exploitation de cette plaque tournante. Il est d'une importance primordiale de pouvoir compter sur des conditions-cadre fiables et durables permettant d'assurer le développement de l'infrastructure aéronautique sur le plan des constructions et de l'exploitation. Pour le développement des aéroports nationaux de Genève et de Zurich, il importe de parvenir à un accord à long terme qui délimite convenablement les compétences entre la Confédération et les cantons concernés. L'usam est opposée à l'idée de centraliser les compétences en matière de développement des transports aériens en les attribuant exclusivement à la Confédération. Les aéroports nationaux de Genève et de Zurich sont étroitement liés aux deux cantons dans lesquels ils sont situés. Le régime des attributions en vigueur a fait ses preuves.

IV. Conclusion

L'excellence des infrastructures de transport dont dispose la Suisse est pour elle un atout et un avantage concurrentiel. Ces infrastructures doivent être développées de manière à répondre aux besoins avérés. Le libre choix du moyen de transport doit être assuré. Des solutions en réseau mettant en connexion tous les modes de transport et l'aménagement du territoire seront nécessaires à l'avenir. Assurer à long terme le financement du réseau routier et développer l'infrastructure routière en fonction des besoins sont des priorités pour lesquelles s'engagent l'Union suisse des arts et métiers usam et les PME.

Berne, le 13 septembre 2016

Responsable du dossier

Dieter Kläy
Tél. 031 380 14 45, mél. d.klaey@sgv-usam.ch