



# Initiative populaire « Pour un financement équitable des transports »

Etat: mars 2016

## Arguments du Conseil fédéral

**Les auteurs de l'initiative souhaitent que le produit de l'impôt sur les huiles minérales grevant les carburants soit désormais affecté entièrement et exclusivement au trafic routier, y compris la part de 50 % qui permet aujourd'hui de financer d'autres tâches de la Confédération. Cette modification d'un système de financement éprouvé impliquerait un programme d'économies radical de l'ordre de 1,5 milliard de francs. De plus, l'initiative aurait des répercussions négatives sur les transports publics. Le projet du Conseil fédéral relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) constitue une meilleure approche. C'est pourquoi le Conseil fédéral et le Parlement recommandent de rejeter l'initiative.**

Le financement des tâches routières de la Confédération devrait rencontrer quelques difficultés à l'avenir. L'initiative entend y remédier en affectant entièrement le produit de l'impôt sur les huiles minérales grevant les carburants aux seules tâches liées à la circulation routière et au trafic aérien. Actuellement, la moitié de ce produit, soit près de 1,5 milliard de francs, fait l'objet d'une affectation obligatoire, l'autre moitié alimentant le budget général de la Confédération. L'initiative augmenterait d'un seul coup les ressources destinées aux tâches liées à la circulation routière et au trafic aérien, qui passeraient de 3,7 à quelque 5,2 milliards de francs. La Confédération devrait réaliser les autres tâches avec des moyens amputés d'environ 1,5 milliard par an.

### Nécessité d'un autre programme d'économies radical

La mise en œuvre de l'initiative contraindrait la Confédération à trouver des recettes supplémentaires ou à prendre d'autres mesures d'économies. De nouveaux impôts ou des hausses d'impôts ne sont toutefois envisageables qu'à moyen terme. Un programme d'économies serait donc inévitable à court terme. Entre 2020 et 2022, il pourrait représenter chaque année jusqu'à 6 % des dépenses faiblement liées et concernerait de nombreux domaines de tâches: les investissements dans la formation et la recherche diminueraient, tout comme les paiements directs aux agriculteurs et la promotion du développement régional. Les ressources à la disposition de l'armée et de la protection des frontières ne suffiraient plus, et les contributions aux associations culturelles et sportives, aux crèches et aux mesures de protection de l'environnement seraient, elles aussi, fortement touchées. Aucun domaine de la Confédération ne serait vraisemblablement épargné.

Ce programme d'économies affecterait la Confédération dans une période difficile. Compte tenu de la crise mondiale des finances et de la dette souveraine ainsi que du franc fort, le budget fédéral a déjà dû être allégé de quelque 2,5 milliards de francs en peu de temps. Ces économies ne déploieront pleinement leurs effets que dans les années à venir. L'acceptation de l'initiative nécessiterait de procéder à d'autres coupes budgétaires, qui concerneraient à nouveau les mêmes tâches.

Pour beaucoup de dépenses non liées, cela représente une réduction moyenne pouvant atteindre 12 % par rapport aux valeurs du plan financier 2016-2018, qui a été approuvé en 2014. Si les coupes budgétaires ne sont pas réalisées linéairement mais en fonction de priorités politiques, certaines tâches devraient être nettement plus touchées que d'autres.

Ces coupes budgétaires se répercuteraient également sur les cantons, qui dépendent des prestations fédérales dans de nombreux domaines. Pour compenser la baisse de ces prestations, ils seraient contraints d'envisager leur propre programme d'économies ou des hausses d'impôts.

### **L'initiative porterait un coup aux transports publics**

L'initiative serait également préjudiciable aux transports publics, qui n'échapperaient pas eux non plus à des mesures d'économies de plusieurs millions de francs. Elle aurait des répercussions sur le transport régional de personnes, en particulier sur les lignes de train et de bus les moins fréquentées. De nombreuses communes des régions périphériques seraient écartées du réseau de transports publics. De plus, la densification des horaires dans les agglomérations devrait être reportée, voire annulée, ce qui toucherait les travailleurs pendulaires, les écoliers, etc.

En outre, l'initiative entend inscrire dans la Constitution que les moyens réservés à la circulation routière doivent être utilisés dans ce «seul» domaine. Cette exclusivité est en contradiction avec la disposition constitutionnelle relative au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF): en 2014, le peuple et les cantons ont décidé qu'un montant maximum de 310 millions de francs issu de l'impôt sur les huiles minérales alimenterait chaque année le fonds d'infrastructure ferroviaire pendant une période transitoire. On ignore quel impact aurait l'acceptation de l'initiative sur cette disposition constitutionnelle. Dans son message, le Conseil fédéral estime que les ressources provenant de cet impôt pourraient encore être utilisées pour l'infrastructure ferroviaire.<sup>1</sup> Il reviendrait au Parlement de clarifier cette question de manière exhaustive. Une acceptation de l'initiative rouvrirait donc le débat sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Enfin, avec l'initiative, la voiture deviendra de moins en moins chère en comparaison du rail et du bus. Etant donné que les véhicules consomment toujours moins de carburant et que les taux de l'impôt sur les huiles minérales et de la surtaxe sur les huiles minérales sont inchangés depuis respectivement 1993 et 1974, les redevances moyennes acquittées par les automobilistes ces 20 dernières années ont diminué d'environ un tiers. Par conséquent, la hausse des frais de déplacement par la route sur cette période est similaire au renchérissement. L'initiative ne modifierait en rien cette tendance. En revanche, les tarifs des transports publics ont davantage progressé que le renchérissement par le passé. Or les usagers des transports publics continueront à cofinancer l'extension de l'infrastructure ferroviaire en payant leur billet plus cher à l'avenir. Le creusement de cet écart entre les frais de déplacement pourrait conduire à un transfert du trafic vers la route et à une recrudescence des embouteillages, notamment dans les villes et les agglomérations.

---

<sup>1</sup> Message du 19 novembre 2014 concernant l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports», FF 2014 9395, p. 9411

## **Projet de financement équitable et équilibré du Conseil fédéral**

Il y a quelques années, le Conseil fédéral a reconnu la nécessité de redéfinir le financement des infrastructures tant ferroviaires que routières. Concernant le rail, le peuple et les cantons ont accepté en 2014 le projet FAIF, qui repose principalement sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Celui-ci est alimenté par des recettes liées et garantit le financement viable à long terme de l'extension et de l'entretien du réseau ferré. Les futurs aménagements seront financés grâce au budget fédéral et aux utilisateurs du rail, qui y participeront à travers une hausse des tarifs.

Le Conseil fédéral est d'avis que la circulation routière devrait bénéficier d'une solution de financement comparable au FIF. Il a donc soumis au Parlement un projet relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Ce fonds disposera lui aussi de recettes liées. Le financement des futurs aménagements sera assuré par une contribution modeste des automobilistes sous la forme d'une augmentation de quelques centimes de la surtaxe sur les huiles minérales, qui est inchangée depuis 1974, et par une enveloppe de quelque 400 millions de francs, qui provient des caisses de la Confédération et repose sur une affectation de l'impôt sur les véhicules automobiles. Cette approche est équitable et équilibrée, contrairement à l'initiative, qui se contente de déplacer le problème de financement vers d'autres domaines de tâches.