



Répliques aux arguments du comité d'initiative « Pour un financement équitable des transports »

Etat: mars 2016

Arguments du comité d'initiative	Avis du Conseil fédéral
<p>Les automobilistes sont les vaches à lait de la nation. Ils paient toujours plus d'impôts.</p> <p>60 % de l'impôt sur les</p>	<p>Les impôts n'ont pas augmenté, mais baissé. Le prix de la vignette autoroutière n'a pas augmenté depuis 1995; l'impôt sur les huiles minérales et la surtaxe sur les huiles minérales sont inchangés depuis respectivement 1993 et 1974. Ils représentent à eux deux environ 74 centimes par litre d'essence ou de diesel. Si les impôts sur ces deux carburants avaient été adaptés au renchérissement depuis 1973 et 1993, ils seraient aujourd'hui supérieurs de 60 % environ. Par ailleurs, plus l'on consomme de carburant, plus l'on paie d'impôts, et inversement. Depuis 1996, la consommation des nouveaux véhicules a diminué, passant de 9 à environ 6,1 litres/100 km. En 1996, un automobiliste qui parcourait 15 000 km par an avec son véhicule s'acquittait en moyenne d'un impôt sur les huiles minérales (y compris la surtaxe) de quelque 1000 francs par an. En 2015, les redevances s'élevaient à près de 680 francs pour un véhicule récent et le même kilométrage. Les redevances versées par les automobilistes à la Confédération n'ont donc pas augmenté, mais ont sensiblement baissé, d'où des difficultés prévisibles dans le financement des routes.</p> <p>La surtaxe sur les huiles minérales n'a connu qu'une légère hausse, et les carburants ne sont pas soumis à une taxe sur le CO₂. Dans le cadre de la création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, le Conseil fédéral propose d'augmenter la surtaxe sur les huiles minérales de 6 centimes par litre. Ainsi, les redevances annuelles passeraient, pour l'exemple mentionné ci-dessus, de 680 à 735 francs environ. Elles seraient donc toujours d'une valeur bien inférieure à celle de 1996. Dans son message du 28 octobre 2015 relatif à l'article constitutionnel concernant un système incitatif en matière climatique et énergétique, le Conseil fédéral préconise en outre de renoncer dans un premier temps à introduire une taxe sur le CO₂ grevant les carburants après 2021.</p> <p>Les utilisations actuelles de l'impôt sur les huiles minérales ou d'autres taxes routières sont inscrites dans la Constitution et</p>

Arguments du comité d'initiative	Avis du Conseil fédéral
<p>huiles minérales et de la redevance pour l'utilisation des routes nationales alimentent le budget général de la Confédération ou les transports publics (détournement de finalité).</p>	<p>sont donc le résultat de votations populaires. Dans le cadre du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), le peuple et les cantons ont décidé en 2014 qu'une partie du produit de l'impôt sur les huiles minérales (310 millions de francs au plus) et de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (deux tiers au plus) alimenterait chaque année le fonds d'infrastructure ferroviaire pendant une période transitoire. Il ne s'agit donc pas d'un détournement de finalité au sens d'une utilisation illégale du produit de l'impôt sur les huiles minérales.</p> <p>72 % des redevances font l'objet d'une affectation. Le calcul des auteurs de l'initiative, selon lesquels une part de 60 % du produit de l'impôt sur les huiles minérales n'est pas destinée à la route, n'est pas pertinent. En 2014, l'impôt et la surtaxe sur les huiles minérales (sans la part qui revient au trafic aérien) ainsi que la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette) ont rapporté des recettes s'élevant à 5,2 milliards de francs. Ces recettes ont été affectées, à hauteur de 72 % (3,8 milliards), comme suit:</p> <p>59 % pour des tâches routières au sens strict: une part de 59 % des recettes (3,1 milliards) a été investie dans des travaux sur les routes nationales et a permis de contribuer à la facture routière des cantons, à des travaux sur les routes principales, à des projets liés au trafic d'agglomération et à la protection contre le bruit routier.</p> <p>13 % pour des tâches relatives à la circulation routière: 13 % (0,7 milliard) des dépenses effectuées en 2015 présentent un rapport étroit avec la circulation routière. Ces dépenses concernent principalement le transfert du trafic lourd de la route vers le rail (y c. la part destinée à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes) et des mesures de protection de l'environnement, que la circulation routière rend nécessaires. Les usagers de la route bénéficient indirectement de ces tâches qui limitent par exemple le trafic de poids lourds, ce qui permet de réduire les embouteillages et d'augmenter la sécurité routière.</p> <p>28 % des redevances ne font pas l'objet d'une affectation: 28 % (1,5 milliards) des contributions alimentent le budget général de la Confédération.</p>
<p>La nouvelle affectation de l'impôt assure un financement équitable des transports.</p>	<p>Degré de sécurité élevé en matière de financement des routes nationales: il est indéniable qu'une infrastructure routière efficace revêt une importance cruciale pour le développement économique de la Suisse. C'est pourquoi, depuis 1958 déjà, la Constitution prévoit qu'une partie du «droit sur la benzine», l'ancêtre de l'impôt sur les huiles minérales, est obligatoirement affectée à des tâches en rapport avec la circulation routière.</p> <p>Une affectation élevée en comparaison européenne: à ce jour, 72 % du produit de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette sont affectés au financement spécial de la circulation routière. Ni nos pays voisins ni les Pays-Bas, la Grande-Bretagne ou l'Espagne ne disposent d'une solution équivalente au profit de la route.</p> <p>Une affectation plus importante aux dépens des autres tâches de la Confédération: une affectation intégrale du produit de l'impôt sur les huiles minérales renforcerait davantage le traitement de faveur du domaine routier par rapport aux autres tâches de la Confédération. En contrepartie, il faudrait soit augmenter d'autres impôts soit réduire les dépenses liées à d'autres tâches de la Confédération pour assurer l'équilibre du budget.</p> <p>Comme il est illusoire de vouloir augmenter d'autres impôts avant longtemps, les recettes supprimées pour les autres tâches de la Confédération devraient inévitablement être compensées au moyen d'un programme d'économies radical. Entre 2020 et</p>

Arguments du comité d'initiative	Avis du Conseil fédéral
	<p>2022, ce programme pourrait atteindre près de 6 % des dépenses influençables à court terme par année et toucher d'autres domaines, avec une fragilisation des investissements dans la formation et la recherche, une diminution des mesures de soutien à l'agriculture et au développement régional et une baisse des moyens alloués à l'armée et à la protection des frontières. Les contributions en faveur des organisations culturelles ou sportives, des crèches ou des mesures de protection de l'environnement devraient elles aussi être réduites. Un grand nombre de ces économies concerneraient également les cantons et les communes, qui dépendent des subsides versés par la Confédération dans différents domaines. Ces mesures seraient déséquilibrées et inéquitables.</p>
<p>Les usagers de la route paient près de 9 milliards de francs d'impôts et de redevances chaque année à la Confédération. Or, seuls 30 % de ce montant sont affectés à la route, le reste étant englouti par le budget général de la Confédération.</p>	<p>Le calcul des auteurs de l'initiative repose sur des hypothèses très contestables. La Constitution définit dans quelle proportion les redevances payées par les usagers de la route sont utilisées pour des tâches liées à la circulation routière (affectation). Actuellement, la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales ainsi que l'intégralité du produit de la vignette et de la surtaxe sur les huiles minérales sont affectés à ces tâches. Sur des recettes totales d'environ 5,2 milliards de francs (2014), 3,7 milliards (soit 72 %) font l'objet d'une affectation obligatoire et sont réellement utilisés dans ce but. Ni nos pays voisins, ni les Pays-Bas, la Grande-Bretagne ou l'Espagne ne présentent une affectation comparable du produit des impôts grevant les carburants.</p> <p>L'écart entre les 5,2 milliards mentionnés ci-dessus et les 9 milliards avancés par les auteurs de l'initiative vient du fait que ces derniers ont également inclus dans leur calcul la TVA grevant les carburants et les véhicules (env. 2 milliards), la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP; env. 1,5 milliard) et l'impôt sur les véhicules automobiles (env. 0,4 milliard). Or, il n'est pas admissible de mettre ces impôts dans le même panier:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La TVA n'est pas une taxe routière: elle sert à financer le budget de la Confédération. Quel que soit le domaine considéré, les recettes de la TVA ne sont jamais reversées directement à ceux qui la paient. • La RPLP fait l'objet d'une affectation obligatoire: les deux tiers des recettes sont affectées à la Confédération et le tiers restant aux cantons. Conformément à la Constitution, la part fédérale est utilisée pour développer l'infrastructure ferroviaire, y compris pour transférer le trafic lourd de la route au rail. Cela permet de diminuer les embouteillages et de renforcer la sécurité routière. Les cantons utilisent en priorité leur part au produit net pour couvrir leurs dépenses dans le domaine des coûts non couverts de la circulation routière. Le peuple suisse a confirmé plusieurs fois cette solution lors de votations. • Le Conseil fédéral entend affecter l'impôt sur les véhicules automobiles aux tâches liées à la circulation routière: cet impôt devrait alimenter à l'avenir le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).
<p>L'introduction ou l'augmentation d'impôts, de redevances ou d'émoluments dans le domaine de</p>	<p>Avec l'obligation de prévoir le référendum, les auteurs de l'initiative veulent s'assurer que les automobilistes pourront s'exprimer lorsque les taux des impôts ou des redevances feront l'objet de modifications. Cette obligation ne servirait toutefois à rien en ce qui concerne les impôts et redevances qui sont actuellement importantes pour le financement de la route. En effet, tant l'impôt que la surtaxe sur les huiles minérales ou encore la vignette routière et la RPLP sont régis par la loi. Si le taux de ces impôts devait être modifié, la loi devrait être adaptée en conséquence. Or, toute modification de la loi est automatiquement</p>

Arguments du comité d'initiative	Avis du Conseil fédéral
la circulation routière devront, à l'avenir, être sujettes dans tous les cas au référendum (obligation de prévoir le référendum).	<p>sujette au référendum. La réglementation demandée par les auteurs de l'initiative n'est donc pas nécessaire en ce qui concerne les principales sources de financement des infrastructures routières.</p> <p>Par ailleurs, l'obligation de prévoir le référendum aurait notamment des conséquences sur les émoluments de l'Office fédéral des routes. En effet, ceux-ci devraient à nouveau être soumis au Parlement par le biais d'un message, puis seraient sujets au référendum, ce qui alourdirait considérablement la charge administrative du Conseil fédéral et du Parlement.</p>
L'aménagement des infrastructures ferroviaire et routière requiert des moyens financiers supplémentaires.	<p>Le Conseil fédéral partage l'avis des auteurs de l'initiative. Le financement des infrastructures doit être assuré tant dans le domaine routier que dans le domaine ferroviaire:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le FIF pour le trafic ferroviaire: le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), qui a été accepté par le peuple et les cantons en 2014, garantit le financement viable à long terme de l'extension et de l'entretien du réseau ferré. Ce projet repose principalement sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), qui est alimenté par des recettes liées. Avec la hausse des tarifs, les usagers des chemins de fer participent également au financement des futurs aménagements. • Le FORTA pour le trafic routier: 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.
Une part considérable des taxes payées par les usagers de la route sont détournées au profit du financement des transports publics.	<p>En vertu de la Constitution, une partie des redevances prélevées sur le trafic routier est affectée au trafic ferroviaire et plus particulièrement au transfert du trafic des poids lourds de la route au rail. Cette solution permet de réduire les embouteillages et d'augmenter la sécurité sur les routes, et profite ainsi également aux automobilistes.</p> <p>Concernant les contributions destinées aux transports publics, il faut souligner qu'il s'agit d'un montant 310 millions de francs au maximum, issu de l'impôt sur les huiles minérales et alloué chaque année, pendant une période transitoire, au fonds d'infrastructure ferroviaire. Ce cofinancement, qui a été accepté à une large majorité par le peuple et les cantons lors de la votation populaire du 9 février 2014 sur le projet FAIF, prendra fin en 2030 environ. Par ailleurs, presque l'intégralité de la part de la Confédération aux recettes provenant de la RPLP (env. un milliard par année) alimente le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire. L'utilisation de ces ressources pour les transports publics a été acceptée par le peuple lors de la votation sur le projet FAIF et est conforme à la Constitution.</p>
Les usagers de la route subviennent entièrement	Les usagers de la route ne couvrent pas non plus la totalité des coûts: grâce aux redevances, les coûts liés à l'infrastructure

Arguments du comité d'initiative	Avis du Conseil fédéral
<p>à leurs besoins, alors que ceux des transports publics ne couvrent que 40 à 50 % des leurs.</p>	<p>ture routière sont certes couverts par les usagers de la route, mais les coûts dus aux accidents et aux dommages à l'environnement sont, eux, à la charge de la collectivité. Les coûts globaux engendrés par les usagers de la route sont pris en charge à près de 90 % par ces derniers. Le reste (près de 6,3 milliards de francs en 2012) est couvert par la collectivité¹.</p> <p>Les différents modes de transport ne doivent pas jouer les uns contre les autres: le comité d'initiative propose que les utilisateurs des chemins de fer paient un prix qui permette de couvrir les frais liés au rail. Cet argument, qui repose sur le faible taux de couverture des coûts du rail (49 % contre 90 % pour la route), fait cependant fi de l'interdépendance des différents modes de transport. En effet, la route et le rail contribuent tous deux à satisfaire les besoins en matière de transport. Une augmentation considérable du prix du billet de train conduirait à un transfert du trafic vers la route et à une recrudescence des embouteillages, notamment dans les agglomérations, ce qui ne serait pas dans l'intérêt des usagers de la route.</p>
<p>La circulation routière joue un rôle capital pour l'économie.</p>	<p>Le trafic routier revêt une importance économique considérable qui ne saurait être contestée. Selon l'indice mondial de la compétitivité du Forum économique mondial, la Suisse dispose d'un réseau routier hautement performant (notre pays se hisse au 9^e rang sur 140 et dépasse ainsi l'Allemagne, les Etats-Unis et le Royaume-Uni).</p> <p>Pour faire face à l'augmentation constante de la circulation, la Confédération, les cantons et les communes investissent chaque année quelque 4,7 milliards de francs dans le réseau routier (2012). En 2014, près de deux milliards de francs ont été investis dans le réseau des routes nationales. En comparaison, les Allemands ont investi en 2014 quelque 12 milliards d'euros dans leur réseau autoroutier, qui est sept fois plus long que le nôtre.</p> <p>Au cours de ces dernières années, le nombre d'heures d'embouteillage sur les routes nationales a constamment augmenté. De nombreux pays européens sont cependant confrontés à une situation plus problématique que celle de la Suisse en ce qui concerne les embouteillages. En 2014, les automobilistes suisses ont passé en moyenne 29 heures dans les bouchons et se situent ainsi dans la moyenne européenne. En comparaison, les Belges y ont passé 59 heures, les Néerlandais 41 heures et les Allemands 39 heures. (source: http://inrix.com/scorecard/).</p>
<p>Les régions périphériques ne doivent pas être désavantagées.</p>	<p>Cela n'est aujourd'hui déjà pas le cas. Les cantons perçoivent d'importants montants provenant du produit de l'impôt sur les huiles minérales ainsi que de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette) pour financer leur réseau routier (en 2014, près de 640 millions de francs ont été versés au total). Les cantons dont le réseau routier s'étend dans les régions de montagne perçoivent des montants plus élevés que les cantons situés sur le Plateau. Le Conseil fédéral entend se tenir à ce principe. En outre, avec le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), les mesures visant à développer les routes principales des régions de montagne et des régions périphériques ne seront plus limitées, comme cela était initialement prévu, jusqu'à fin 2027.</p> <p>Si l'initiative est acceptée, les régions périphériques s'en trouveraient affaiblies. Un programme d'économies devra être mis en</p>

¹ (Source: Office fédéral de la statistique > Thèmes > 11 - Mobilité et transports > Coûts et financement des transports > Route (y.c. mobilité douce); <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/02/blank/04.html>)

Arguments du comité d'initiative	Avis du Conseil fédéral
	place, et ces régions seraient particulièrement touchées, notamment en ce qui concerne la promotion du tourisme ou la promotion de projets dans le cadre de la politique régionale de la Confédération. Les mesures d'économies dans le domaine des transports publics auraient des répercussions en particulier sur les lignes de train et de bus les moins fréquentées. De nombreuses communes des régions périphériques seraient alors écartées du réseau de transports publics.