



# Initiative populaire « Pour un financement équitable des transports »; conséquences pour les cantons

Etat: mars 2016

- A première vue, les cantons profiteraient de l'initiative populaire: même si la deuxième moitié des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, soit un montant d'environ 1,5 milliard, est obligatoirement affectée au trafic routier, les contributions de la Confédération au financement de mesures autres que techniques, à savoir sa participation aux charges routières supportées par les cantons, augmenteront automatiquement de quelque 150 millions<sup>1</sup>.
- On peut toutefois se demander si ce surplus de recettes restera acquis aux cantons à moyen terme: le Parlement pourrait en effet considérer qu'il y a lieu de ramener les contributions aux cantons à leur niveau actuel et d'affecter les ressources ainsi libérées aux routes nationales, par exemple. Une autre possibilité serait de réduire d'environ 150 millions les autres prestations fournies par la Confédération aux cantons, ce qui allégerait d'autant le budget fédéral.
- S'il convient donc de s'interroger sur le profit que les cantons pourraient retirer de l'initiative populaire, les conséquences négatives de celle-ci se dessinent en revanche très nettement. D'une façon générale, les cantons sont en effet tributaires de finances fédérales saines. Seul un budget fédéral stable est garant de prestations fédérales fiables et planifiables.
- Or c'est précisément ce que l'initiative remettrait en question: du fait de l'affectation obligatoire de la totalité de l'impôt sur les huiles minérales, le budget de la Confédération perdrait sensiblement de sa flexibilité. Il faudrait donc l'alléger rapidement, ce qui aurait un impact sur les cantons dans de nombreux domaines.
- Voici les possibilités qui s'offrent pour alléger le budget de la Confédération:
  - a) économies sur les dépenses non affectées;
  - b) mesures complémentaires ou alternatives à plus long terme:
    - ajustements dans le cadre de la troisième réforme de l'imposition des entreprises (RIE III);
    - réductions des dépenses à affectation obligatoire (réductions de primes, prestations complémentaires);
    - hausses d'impôts (ce qui impliquerait de modifier la Constitution, option qui ne serait envisageable qu'à plus long terme).

## a) Economies sur les dépenses non affectées

Quoi qu'il en soit, un programme d'économies réalisable à court terme et d'une ampleur de

---

<sup>1</sup> Ces contributions aux cantons sont, aux termes de l'art. 4, al. 5, de la loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales (LUMin; RS 725.116.2), fixées «à 10 % au moins du produit de l'impôt sur les huiles minérales affecté au trafic routier».

1,1 milliard<sup>2</sup>, en moyenne, s'impose. Dans un premier temps, il ne pourra porter que sur les dépenses non affectées de la Confédération et, par contrecoup, sur ses contributions non affectées aux cantons. Celles-ci, à 4,3 milliards (base: budget 2016 de la Confédération, contributions > 10 mio), représentent un peu plus de 17 % des dépenses non affectées de la Confédération. Dans l'hypothèse d'une répartition linéaire des objectifs d'économies, il faudrait donc économiser environ 190 millions sur les subventions aux cantons ou à des institutions cantonales.

Le groupe de tâches concerné au premier chef, à raison des deux tiers, soit 125 millions, serait celui de la formation et de la recherche (contributions forfaitaires à la formation professionnelle, subventions d'exploitation aux hautes écoles spécialisées, aide aux universités, encouragement de l'innovation). Un cinquième, soit 40 millions, porterait sur le trafic régional de voyageurs et le solde, environ 25 millions, sur la protection contre les dangers naturels et la protection de l'environnement.

Si l'on excluait les subventions en faveur de la protection de l'environnement et de la protection contre les dangers naturels cofinancées par le produit de l'impôt sur les huiles minérales, l'objectif d'économies sur les contributions aux cantons diminuerait certes de quelque 20 millions. Mais il faudrait quand même économiser ce montant, ce qui, une fois encore, toucherait les cantons.

## **b) Mesures à plus long terme**

- **Troisième réforme de l'imposition des entreprises (RIE III):**

La planification financière à long terme de la Confédération vise à donner aux cantons, par des mesures de péréquation verticale, une marge de manœuvre budgétaire, de façon à amortir les diminutions de recettes provenant de la RIE III, diminutions qui sont liées aux baisses des impôts cantonaux sur le bénéfice. Un programme d'économies supplémentaires faisant suite à l'acceptation de l'initiative populaire restreindrait d'autant les possibilités dont dispose la Confédération pour décharger efficacement les cantons.

- **Réduction des dépenses liées:**

Les premières estimations révèlent qu'il pourrait être difficile de réaliser durablement toutes les économies résultant d'une acceptation de l'initiative en les limitant aux dépenses non affectées. Aussi n'est-il pas exclu, en l'état actuel des choses, d'avoir à envisager également des économies sur les dépenses liées et, partant, sur les contributions à affectation obligatoire qui sont allouées aux cantons (réductions de primes, prestations complémentaires, etc.).

- **Hausses d'impôts:**

Dans son message du 19 novembre 2014 relatif à l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports», le Conseil fédéral a certes précisé sans équivoque qu'il rejetait l'idée de hausses d'impôts en compensation de la charge supplémentaire qui allait grever le budget fédéral, ne serait-ce que parce que cela impliquerait de modifier la Constitution. On ne saurait pourtant exclure totalement cette option à plus long terme. Elle aurait toutefois l'inconvénient de restreindre la marge de manœuvre des cantons en matière de politique fiscale.

---

<sup>2</sup> L'affectation obligatoire de la totalité de l'impôt sur les huiles minérales équivaut à une perte de l'ordre de 1,4 à 1,5 milliard pour le budget de la Confédération. Sachant toutefois qu'en cas d'acceptation de l'initiative populaire, le projet FORTA et, par là même, l'affectation obligatoire de l'impôt sur les véhicules automobiles deviendraient caducs à partir de 2018, il faut s'attendre dès cette année-là à des économies supplémentaires effectives de quelque 1,1 milliard.