



Route : pas de coûts supplémentaires sans contrepartie

La Commission des transports du Conseil national souhaite porter le prix de la vignette autoroutière à 70 francs et non l'augmenter à 100 francs comme le souhaite le Conseil fédéral. Une décision qu'economiesuisse salue.

Lors de ses délibérations sur le « nouvel arrêté sur le réseau », la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a fixé le prix de la vignette à 70 francs, et non à 100 francs comme le propose le Conseil fédéral. Elle maintient en revanche l'instauration souhaitée par le gouvernement d'une vignette de deux mois pour 40 francs. L'arrêté sur le réseau est le fruit d'années d'âpres négociations entre les cantons et la Confédération.

Au fond, ce projet porte sur des questions de compétences. De nombreuses routes cantonales doivent passer dans le réseau de routes nationales, ce qui est une décision compréhensible aux yeux d'economiesuisse. Ce désenchevêtrement permettra d'avoir une meilleure vue d'ensemble du réseau. Toutefois, la compensation financière prévue entre la Confédération et les cantons est discutable. Sur les 305 millions de francs dépenses supplémentaires nécessaires par an selon le Conseil fédéral, les cantons devraient assumer 30 millions seulement et ce serait aux usagers de la route de couvrir la différence via l'augmentation de la vignette. Dans la mesure où aucune prestation supplémentaire ne leur est proposée, il faut renoncer à ce relèvement de la taxe sur les routes nationales. C'est aux cantons de couvrir les coûts supplémentaires.

Des propositions de financement s'imposent pour supprimer des goulets d'étranglement

L'arrêté sur le réseau propose de supprimer deux goulets d'étranglement (autoroute dans la vallée de la Glatt et contournement de Morges), sans régler la

question de leur financement. L'augmentation de la vignette n'est en effet pas envisagée à cet effet. Pour résoudre ce problème, le message du Conseil fédéral évoque déjà la possibilité de relever ces prochaines années l'impôt sur les huiles minérales. En parallèle, le Parlement examine un autre projet (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF), qui vise à inscrire dans la Constitution l'affectation de recettes de l'impôt sur les huiles minérales aux transports publics. Mais les besoins financiers pour le réseau routier augmentent et ne permettent pas un tel financement croisé du rail par la route. Relevons au passage que le projet FAIF propose une perspective de développement et de financement à long terme des transports publics, ce qui fait encore défaut pour la route. Il convient donc d'établir rapidement un tel plan pour les transports routiers, qui tienne compte des goulets d'étranglement à supprimer.

Près de 80% des transports continuent de passer par la route. Il est important et nécessaire de mettre en place une politique des transports coordonnée et financièrement viable, ce qui nécessite encore beaucoup de travail. Le refus de la Commission de générer des recettes supplémentaires par les leviers les plus simples, puis de les redistribuer, représente un pas dans la bonne direction.