



## Pas de financement sûr du réseau routier en vue

Le Conseil fédéral a présenté ses projets concernant le financement futur de l'infrastructure routière. Il entend réorganiser le financement des routes par la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Ce projet ne convainc pas economiesuisse. Tant qu'une part importante des ressources de la route sera consacrée au rail, il sera difficile de tabler sur un financement durable de l'infrastructure routière. De bons jalons doivent déjà être posés durant les débats parlementaires relatifs au projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

La volonté du Conseil fédéral d'améliorer la fiabilité de la planification à long terme ainsi que la transparence dans le financement des transports doit être saluée. La route, comme le rail, doit bénéficier d'un mode de financement sûr. Du point de vue de l'économie, il est particulièrement important que toutes les dépenses relatives aux routes nationales soient à l'avenir financées à partir d'un seul fonds, avec à la clé une mise en concurrence des différentes dépenses. Ce mode de fonctionnement exige une définition claire des priorités des projets et répond aux exigences d'une planification stratégique du développement. Pour les milieux économiques, l'aménagement institutionnel du fonds est moins important que le financement lui-même. Il n'en reste pas moins qu'ils éprouvent beaucoup de scepticisme à l'égard de fonds séparés du budget de la Confédération.

S'agissant de l'infrastructure ferroviaire, la préférence d'economiesuisse va clairement à une solution de financement « classique » par le biais du budget fédéral plutôt qu'à un nouveau fonds destiné au rail, actuellement en discussion.

Les projets du Conseil fédéral ne permettent en aucun cas d'assurer le financement à long terme de l'infrastructure routière, car dans ce domaine, les défis sont importants et il faut s'attendre à un défaut de financement à l'horizon

2016. D'une part, les recettes de la route ne cessent de reculer en raison de la diminution du produit de l'impôt sur les huiles minérales. D'autre part, les besoins financiers augmentent, suite à l'intensification du trafic et à la hausse constante des coûts d'exploitation et d'entretien du réseau des routes nationales. En outre, quelque 1,8 milliard de francs générés par la route sont injectés chaque année dans le développement du rail, sans compter les versements déjà généreux provenant des caisses de la Confédération. Dans ce contexte, les milieux politiques doivent maintenant s'attaquer aux difficultés structurelles du financement du trafic, au lieu de procéder à de simples retouches cosmétiques. En clair, cela signifie qu'il faut mettre un terme aux financements croisés de la route au rail.

L'apport du rail à la place économique suisse est incontestable. Il faut toutefois garder à l'esprit que la route reste, et de loin, le principal mode de transport pour l'économie. Quatre personnes-kilomètres sur cinq s'effectuent par la route. Dans le transport des marchandises, on parle de trois tonnes-kilomètres sur cinq. Compte tenu de cette réalité, la vision faussée du Parlement en matière de transport ne cesse de surprendre. Au lieu d'avancer de manière coordonnée dans le financement des infrastructures de transport, la lutte pour répartition des moyens à disposition se solde exclusivement au détriment de la route. Or, cette dernière s'autofinance: le compte routier de la Confédération fait état pour la route d'un degré d'équilibre financier de 111%, ce dont le rail ne peut que rêver. Le Parlement doit réfléchir à la manière dont le principe de causalité peut s'appliquer dans le domaine ferroviaire.

Au lieu de désemprouiller le financement des transports et de le faire reposer sur une nouvelle base, le Parlement cimente les actuels financements croisés dans les débats sur le FAIF. Une telle politique à courte vue, qui ignore les réalités en matière de transport, est tout simplement vouée à l'échec. Si la Suisse entend disposer à l'avenir d'infrastructures routières et ferroviaires efficaces et reposant sur un financement durable, le projet de FAIF doit être remodelé en profondeur.