DOSSIER DE PRESSE

Fonds destiné au trafic d'agglomération et aux routes nationales (fonds d'infrastructure) – aperçu

1 Les principales mesures prévues après le rejet du contre-projet à l'initiative Avanti

Le contre-projet à l'initiative Avanti a été nettement rejeté par le peuple en février 2004. L'analyse des résultats du scrutin a révélé que cet échec est dû avant tout au projet de percer un second tunnel routier sous le Gothard et d'assouplir ainsi l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Le manque de considération vis-à-vis des intérêts des régions périphériques et de montagne a également été critiqué. Par contre, l'achèvement du réseau des routes nationales et la promotion du trafic d'agglomération n'ont pas été contestés.

Peu de temps après l'échec du contre-projet, le chef du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a invité les cantons, les partis politiques et les associations de transport à une discussion à ce sujet. La rencontre a permis de dégager un large consensus favorable à un nouveau projet – en particulier pour le trafic d'agglomération. Sur la base de ces appréciations, le Conseil fédéral a décidé en juin 2004 d'élaborer un nouveau projet et en a fixé les grandes lignes. En septembre 2004, le DETEC a présenté aux commissions des transports des deux Chambres des propositions en vue de résoudre les problèmes de trafic actuels[1]. Ces commissions ont chargé le DETEC de mettre au point un nouveau projet, que le Conseil fédéral met aujourd'hui en consultation.

2 Aperçu du projet mis en consultation

Dans son rapport intitulé „Fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (Fonds d'infrastructure), le Conseil fédéral présente un projet en vue de résoudre les problèmes de trafic que connaît actuellement la Suisse. Ce projet comprend trois volets:

- un fonds d'urgence comme mesure à effet immédiat
- un fonds d'infrastructure qui constitue la pièce maîtresse du projet
- des mesures pour les régions périphériques et de montagne

Le fonds d'urgence ne constitue pas une alternative au fonds d'infrastructure. Les deux fonds constituent des éléments complémentaires d'un même projet. En effet, à lui seul, le fonds d'urgence ne résoudra pas à long terme les problèmes de trafic. En permettant de financer rapidement des projets urgents et prêts à être réalisés, il offre une solution provisoire en attendant la création d'un fonds d'infrastructure et permet de disposer du temps nécessaire pour préparer la mise en place de ce fonds, une tâche ardue tant sur le fond qu'au niveau politique.

[1] http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/medienmitteilungen/artikel/20040826/01990/index.html?lang=de

3 Le projet point par point

3.1 Un fonds d’urgence comme mesure à effet immédiat

Le fonds d'urgence est censé contribuer au financement des projets d'infrastructure de transport urgents et prêts à être réalisés. Comme il est d'une durée limitée à quatre ou cinq ans au plus, les projets devront pouvoir être lancés dans les prochaines années. Le fonds sera alimenté par 2,2 milliards de francs, prélevés sur les réserves du financement spécial « circulation routière ». Sa hauteur est donc limitée.

Il permettra de financer les infrastructures de transport urgentes dans les agglomérations. S'agissant de l'achèvement du réseau des routes nationales, il servira à compenser les économies des programmes d'allégement budgétaire (PAB 03/04) afin d'éviter tout nouveau retard. Le Conseil fédéral présente dans son rapport une liste de projets qui devront être financés par le fonds d'urgence dans les prochaines années. Les projets en question figureront dans la loi fédérale sur le fonds d’urgence pour les infrastructures de transport.

3.2 Le fonds d'infrastructure, pièce maîtresse du projet

Fondé sur une réforme du financement spécial de la circulation routière, le fonds d'infrastructure constitue une solution globale à long terme: dorénavant, le trafic d'agglomération de même que l'achèvement et la garantie du fonctionnement du réseau des routes nationales seront financés par ce fonds.

Celui-ci sera alimenté par une partie des recettes routières à affectation obligatoire. Son montant et sa durée seront limités. Dans l'hypothèse d'une durée de 20 ans, un montant global de 20 milliards sera disponible. L'éventuel solde du fonds d'urgence sera transféré au fonds d'infrastructure, qui servira à financer des projets dans les domaines suivants:

- **Trafic d’agglomération**: La Confédération alloue des contributions subsidiaires aux projets d'agglomération, qui comprennent les mesures d’infrastructure destinées au trafic d’agglomération dans ces zones. Le projet d'agglomération est une planification qui tient compte du développement urbain et englobe les divers modes de transport. La Confédération examinera les projets d'agglomération et contribuera à leur financement par le
  biais du fonds d'infrastructure. On estime actuellement à environ 6 milliards de francs les fonds qui seront disponibles. Ils seront destinés à tous les types de transport routier et ferroviaire utilisés dans le trafic d'agglomération, qu'ils soient publics ou privés. Ils seront alloués en fonction de l'efficacité des différentes mesures.
- **Achèvement du réseau des routes nationales**: Le réseau des routes nationales a été adopté en 1960 et complété par des décisions ultérieures. Son achèvement devra dorénavant être financé par le fonds d'infrastructure. Il pourra de ce fait être mieux planifié et de nouveaux retards seront évités. Neuf milliards de francs seront nécessaires à cette fin.
- **Garantie du fonctionnement du réseau des routes nationales**: Les capacités de nombreux tronçons du réseau suisse sont insuffisantes. Dans le cadre de la planification ultérieure des transports, le Conseil fédéral examinera quelles sont les mesures qui s'imposent à cet égard. Il est prévu actuellement d'allouer quelque 5 milliards de francs à ce volet.

L'allocation définitive des fonds est du ressort du Parlement qui, sur proposition du Conseil fédéral, fixera le montant des fonds alloués aux divers secteurs au moyen de crédits d'engagement. Le Conseil fédéral est responsable de la planification et de la réalisation des divers projets dans le cadre des crédits d'engagement. Pour les routes nationales, il se fonde sur le programme de construction pluriannuel existant. Un nouveau programme sera élaboré pour le trafic d'agglomération.

3.3 Fonds d'urgence et fonds d'infrastructure - les principales caractéristiques

Le tableau suivant résume les principales caractéristiques des deux fonds:

Caractéristiques	**Fonds d'urgence**	**Fonds d'infrastructure**
Description	Solution provisoire à court terme pour les infrastructures de transport urgentes et difficilement finançables	Solution globale à long terme pour le trafic d'agglomération et les routes nationales
Buts du financement	- Contributions au trafic d'agglomération - Contributions à l'achèvement du réseau des routes nationales	- Contributions pour le trafic d'agglomération - Achèvement du réseau des routes nationales - Garantie du fonctionnement du réseau des routes nationales
Alimentation du fonds	Apport unique Réserves du financement spécial	- Transfert de l'éventuel solde du fonds d'urgence - Apports annuels prélevés sur les recettes routières à affectation obligatoire
Montant du fonds	2,2 milliards	Ordre de grandeur: 20 milliards
Durée	5 ans au maximum	Ordre de grandeur: 20 ans
Rémunération de la fortune du fonds	Non	Non
Endettement du fonds	Non	Non

3.4 Mesures pour les régions périphériques et de montagne

Le rapport mis en consultation aborde également les intérêts des régions périphériques et de montagne en matière de transports. En effet, bien que ces régions disposent en principe d'excellentes infrastructures routières et ferroviaires, des problèmes existent en ce qui concerne le financement du maintien de la valeur de ces infrastructures. Le Conseil fédéral propose d'augmenter la part des fonds réservés à ces régions dans le cadre du financement des transports par la Confédération. Ces fonds devront être compensés dans un autre secteur et ne pourront pas être alloués aux agglomérations; celles-ci recevront cependant davantage de moyens pour leurs transports. Le maintien de la valeur des infrastructures de transport des régions périphériques et de montagne doit être assuré en permanence et n'est donc pas couvert par le fonds d'infrastructure. Par ailleurs, ces régions peuvent aussi bénéficier du fonds d'urgence, qui vise à empêcher de nouveaux retards dans l'achèvement du réseau des routes nationales dans ces régions.

4 Rapport à la RPT et aux finances fédérales

Le rapport se fonde sur la Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches (RPT), qui a créé la base constitutionnelle de l'utilisation des fonds routiers à affectation obligatoire pour les transports publics et privés des agglomérations. Toutes les propositions du projet mis en consultation peuvent être réalisées au niveau des lois.

Les deux fonds sont conformes au frein à l'endettement: un endettement de ces fonds n'est pas permis et leur fortune n’est pas soumise au paiement d’intérêts. Ces fonds n'aggraveront donc pas la dette de la Confédération en dehors du compte d'Etat. Comme les réserves du financement spécial de la circulation routière constituent une dette de la Confédération vis-à-vis de ce financement spécial, leur utilisation est compatible avec le frein à l'endettement et peut s'effectuer sans compensation sur le budget.

Les perspectives du financement spécial de la circulation routière montrent que les fonds disponibles suffisent dans un avenir prévisible à couvrir aussi bien les dépenses actuelles que les nouvelles dépenses pour le trafic d'agglomération. La question d'une éventuelle augmentation de l'impôt sur les huiles minérales ne devrait pas se poser avant 2010.

5 Marche à suivre et mise en œuvre

Le Conseil fédéral décidera de la marche à suivre après avoir analysé les résultats de la consultation. Si les réactions sont favorables, le Conseil fédéral pourra présenter au Parlement d'ici l'automne 2005 un message concernant les fonds proposés. Si le Parlement traite le fonds d'urgence rapidement, celui-ci pourrait être mis en place dès 2007. Dans l'optique actuelle, l'institution du fonds d'infrastructure sera possible à fin 2011. Celui-ci pourra donc remplacer le fonds d'urgence sans transition.

Berne, le 13 avril 2005

ETEC, Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication

Service de presse et d'information