

economiesuisse
Case postale
8032 Zurich

Lausanne, le 24 juin 2005

S:\COMMUN\POLITIQUE\Position\2005\POL0524.DOC
REJ/rf

Procédure de consultation sur un fonds destiné au trafic d'agglomération et aux routes nationales (fonds d'infrastructure)

Mesdames, Messieurs,

Votre courrier du 28 avril 2005 concernant le dossier cité en titre nous est bien parvenu et nous vous remercions de nous consulter à ce propos.

En préambule, nous relevons avec satisfaction que le projet présenté par le DETEC reprend en grande partie les éléments **non contestés du contre-projet à l'initiative Avanti**. Ses buts avoués (achèvement du réseau des routes nationales et financement de divers projets liés au trafic d'agglomération) vont dans une direction tout à fait compatible avec les motivations de notre soutien à l'initiative et au contre-projet précités.

Par contre, **nous ne pouvons souscrire au principe de la création successive d'un fonds d'urgence, puis d'un fonds d'infrastructure**, régis par des lois fédérales distinctes soumises au référendum facultatif. En effet, si le projet mentionne que les deux fonds forment un tout conceptuel, aucune disposition légale ne les lie entre eux. Le risque est donc majeur que, après la création d'un fonds d'urgence qui financera essentiellement des projets ferroviaires, la mise en œuvre du fonds d'infrastructure soit retardée, voire abandonnée. **Nous recommandons donc qu'un lien soit formellement établi entre les deux fonds.**

Par ailleurs, dans le **fonds d'urgence** tel que présenté, les réserves du financement spécial pour la circulation routière seront ponctionnées à hauteur de 2,2 milliards, dont seulement 235 millions reviendraient aux routes nationales, environ 500 millions au trafic d'agglomération et 1,4 milliard à des infrastructures ferroviaires. **Cette répartition ne respecte pas les principes de l'affectation** fixés par l'art. 86, al. 3 Cst qui précise que les projets ferroviaires doivent être financés par le biais des conventions de prestations des CFF. Nous ne pouvons donc nous résoudre à l'accepter.

Concernant le **fonds d'infrastructures**, rien ne s'oppose à ce qu'il soit créé sans délai et qu'il fasse l'objet d'une seule loi fédérale. A titre de mesure transitoire, il nous paraît possible de **prévoir l'affectation immédiate de tout ou partie des réserves du financement spécial pour financer des projets urgents**, en veillant toutefois à ce qu'aménagements routiers et trafic d'agglomération soient équitablement traités.

L'absence de toute disposition légale fixant les ordres de grandeur de l'affectation des fonds aux trois buts du fonds d'infrastructure n'est **pas satisfaisante**. En effet, si le projet évoque bien une répartition à raison de 14 milliards pour les infrastructures routières et 6 milliards pour le trafic d'agglomération, il est expressément mentionné que cette distribution « paraît pertinente à l'heure actuelle », ce qui signifie qu'elle est susceptible de se voir modifiée. Des garanties supplémentaires sont nécessaires afin que l'achèvement et le maintien à niveau du réseau routier, indispensables au développement de la société et de l'économie, ne soient pas délaissés au profit de projets « plus urgents » du trafic d'agglomération.

Il importe également de veiller à ce que le **fonds d'infrastructure soit consacré exclusivement à ses buts**. Il ne serait en effet pas acceptable qu'il vienne financer des projets ferroviaires ou du domaine de la mobilité douce, qui sortent du champ d'application de l'art. 86 al. 3 Cst.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay
Directeur adjoint

Régis Joly
Sous-directeur