

Direction générale de la mobilité
et des routes
Département des infrastructures
et des ressources humaines
Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne

Lausanne, le 30 avril 2014

U:\1p\politique_economique\consultations\2014\POL1409_forta.docx\PHG/ama

Consultation fédérale: projet de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), de comblement du déficit prévisible et de mise en place du programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES)

Mesdames, Messieurs,

Nous avons bien reçu votre courrier électronique du 2 avril dernier, relatif au dossier mentionné sous rubrique, et vous remercions de nous consulter à ce propos.

Résumé du projet

Le projet de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), de comblement du déficit prévisible et de mise en place du programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES) vise à uniformiser le financement du rail et de la route. Après l'acceptation en février dernier d'un Fonds d'investissement ferroviaire (FIF) permanent et ancré dans la Constitution, le Conseil fédéral propose FORTA, son pendant routier. Ce fonds réunira les sources de financement actuellement utilisées pour les routes nationales d'un côté et le trafic d'agglomération de l'autre, respectivement le Financement spécial de la circulation routière (FSCR) et le Fonds d'infrastructure (FIInfr).

Etant donné que le compte routier devrait être déficitaire à hauteur d'un milliard de francs par an dès 2017 (en raison notamment de la baisse des revenus des taxes sur l'essence due à la moindre consommation des nouveaux véhicules), le Conseil fédéral propose que FORTA soit alimenté par les recettes actuellement dévolues à la route, mais également par de nouvelles sources de financement. Deux options sont envisagées:

1. Un relèvement de 15 centimes de la surtaxe sur les huiles minérales ainsi qu'une affectation de deux tiers du produit net de l'impôt sur les véhicules automobiles
2. Un relèvement de 12 centimes de la surtaxe sur les huiles minérales ainsi qu'une affectation de la totalité du produit net de l'impôt sur les véhicules automobiles

Dès 2020, les véhicules électriques seront par ailleurs frappés d'un nouvel impôt, dont le montant évoqué est de 340 francs (la taxe exacte sera fixée dans une loi ultérieure).

Le Forta disposera de 3,27 milliards de recettes annuelles moyennes entre 2017 et 2030. Près des deux tiers de cette somme sera consacrée à l'entretien. Le reste servira à financer le trafic d'agglomération ainsi qu'à payer pour 6,6 milliards de francs de nouvelles constructions routières inscrites dans PRODES.

La position de la CVCI

1. Création de FORTA

La CVCI soutient la création par voie constitutionnelle d'un Fonds routier permanent. Le rail et la route doivent être mis sur un pied d'égalité: il est donc logique qu'après l'acceptation du FIF par le peuple et les cantons le 9 février dernier, l'établissement d'un alter ego routier soit également soumis à votation.

2. Le financement du fonds

La CVCI ne peut absolument pas souscrire à l'une ou l'autre des deux variantes proposées. Les deux options se cantonnent à prévoir une hausse de la surtaxe sur les huiles minérales sans apporter aucun complément au réseau routier vaudois. Le seul investissement prévu d'ici à 2030 est la phase 2 du goulet d'étranglement du goulet de Crissier, pour un montant de 146 millions de francs (étant entendu que la phase 1, qui nécessite encore 48 millions d'investissements sera achevée d'ici à la création prévue de FORTA en 2017). L'élargissement à six voies de l'autoroute entre Villars-Ste-Croix et Cossonay n'est prévu que pour après 2040. Le désengorgement de l'axe Lausanne-Montreux a été abandonné pour des raisons techniques et un éventuel passage à six pistes entre Montreux et Villeneuve doit encore être étudié. Tout cela avait déjà été indiqué lors de la consultation, il y a un an, sur " l'Arrêté fédéral concernant le 2^e programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires". La CVCI avait alors déjà déploré que le tronçon Villars-Ste-Croix-Cossonay ait été relégué à l'après 2030. Elle avait également demandé que des aménagements sur l'axe Lausanne-Montreux ne soient pas purement et simplement abandonnés. PRODES n'apporte rien de nouveau.

Cela dit, le principal problème réside surtout dans le fait que le grand contournement autoroutier de Morges ne figure pas dans PRODES. Il s'agit du nouvel investissement le plus urgent pour l'Arc lémanique (coût estimé: 3 milliards de francs). La région lémanique étant la plus dynamique de Suisse en termes de croissance économique et démographique depuis une dizaine d'années, ses besoins en investissements routiers sont évidents. Il s'agit d'un rattrapage. Sans une inscription du contournement de Morges comme priorité, il n'est donc pas envisageable de soutenir une quelconque hausse de la surtaxe sur les huiles minérales, même de quelques centimes.

La CVCI est également opposée à la compensation du renchérissement pour la surtaxe sur les huiles minérales dès qu'elle dépasse les 3% (indice des prix de la construction pour le génie civil). Le mécanisme, introduit à l'art. 12d de la révision proposée de la loi sur l'imposition des huiles minérales, pourrait être très dangereux. S'il est vrai que l'inflation est restée modérée au cours des dix dernières années, il est loin d'être exclu qu'elle s'emballe à nouveau à moyen terme. Des taux d'inflation de 5% et davantage, tels qu'on les a connus dans les années 1990, conduiraient à des adaptations annuelles de la surtaxe sur les huiles minérales. Ce phénomène nourrirait la spirale inflationniste, avec tous les effets pervers qu'elle comporte (hausse rapide des taux d'intérêt, récession, montée du chômage). Pour la CVCI, la décision d'adapter les taxes à l'évolution du coût de la vie ne doit en aucun cas être automatique, d'autant moins lorsqu'elle frappe un élément essentiel du budget des ménages.

De manière générale, la CVCI estime que le projet FORTA doit s'inspirer des solutions proposées par l'initiative "vache à lait", déposée il y a quelques semaines par les milieux routiers. Pour rappel, ce texte demande que la totalité de l'impôt sur les huiles minérales soit affecté à la route, alors que la moitié de ces recettes vont actuellement dans la caisse fédérale.

3. PRODES

Comme indiqué au point 2, la CVCI ne peut pas accepter que le grand contournement autoroutier de Morges soit écarté de PRODES. Le refus de l'augmentation du prix de la vignette par le peuple suisse le 24 novembre 2013, argument invoqué par le Conseil fédéral pour justifier ce choix, n'est pas recevable. Pour mémoire, la hausse du prix de la vignette avait effectivement été couplée à une extension du réseau de routes nationales avec deux nouveaux tronçons: Morges et l'autoroute du Glattal. Mais en déduire que le peuple suisse a voté sur ce point précis alors que la question portait sur le montant du prix de la vignette est exagéré et sujet à caution.

Un "programme stratégique" se doit de définir des priorités. Sans le contournement de Morges, le PRODES manque totalement sa cible sur le plan vaudois. Ce point doit absolument être corrigé. La CVCI souhaite par ailleurs que l'élargissement à six pistes de l'autoroute entre Cossonay et Villars-Ste-Croix soit remonté dans le niveau des priorités, c'est-à-dire être réalisé d'ici à 2030 et non à l'horizon 2045. Le désengorgement des agglomérations ne doit pas se limiter à investir uniquement dans le trafic à l'intérieur des agglomérations. Leur pourtour doit être beaucoup mieux pris en compte.

Conclusion

La CVCI soutient la création d'un fonds routier équivalent au fonds ferroviaire. Mais ni le financement, ni le programme stratégique d'investissements dans les routes nationales ne sont acceptables ainsi. L'inscription du contournement de Morges dans le PRODES est un préalable à toute entrée en matière sur une éventuelle hausse de la surtaxe sur les huiles minérales. En l'état, aucune des deux options proposées (15 centimes ou 12 centimes de hausse) n'est justifiable.

En vous remerciant de votre consultation, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE



Guy-Philippe Bolay
Directeur adjoint



Philippe Gumy
Responsable communication