

Propositions pour financer les coûts non couverts

Le département fédéral des transports lance un programme baptisé „Via sicura“ qui vise à accroître la sécurité sur les routes. L'objectif est d'abaisser d'ici à 2010 le nombre de morts sur la route à moins de 300 et le nombre de blessés grièvement atteints à moins de 3000 par an. La Fédération routière suisse FRS a participé de manière intense et constructive au développement du programme „Via sicura“ et elle maintient en principe son attitude positive à l'égard de ce projet. Par contre, la Fédération routière suisse FRS n'est pas d'accord avec le mode de financement de ce programme et elle propose donc des alternatives.

Le programme „Via sicura“ est composé d'un vaste éventail de mesures dont le but est notamment d'améliorer la formation et le perfectionnement des usagers de la route, d'adapter l'infrastructure routière, mais aussi de renforcer les contrôles de sécurité sur la route. Conformément au principe de la causalité, „Via sicura“ doit être financé par les usagers de la route.

La réalisation de cet ensemble de mesures sur une période de 15 ans coûtera 670 millions de francs par an, soit 10,1 milliards de francs au total. La majeure partie de ce montant revient aux trois domaines suivants: infrastructure routière (environ 240 millions par an, soit 3,6 milliards au total), systèmes de contrôle et de sanction (environ 220 millions par an, soit 3,3 milliards au total) et véhicules (environ 100 millions par an, soit 1,5 milliard au total).

Frais non couverts des pouvoirs publics

Environ un tiers des coûts de réalisation – 215 millions de francs par an, soit 3,2 milliards au total – doivent être financés directement par les particuliers. Concrètement, il s'agit d'équipements qui améliorent la visibilité des véhicules, de frais et redevances supplémentaires, par exemple pour le perfectionnement obligatoire, ainsi que d'amendes et de taxes découlant des contraventions commises par les usagers de la route.

Les deux tiers restants des coûts – soit 460 millions de francs par an ou 6,9 milliards de francs au total – sont à la charge des pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) et concernent l'entretien et l'exploitation du réseau routier. Conformément à la répartition des compétences actuellement en vigueur, les dépenses à la charge des pouvoirs publics sont financées à raison de 10 millions de francs par an en moyenne par la Confédération (150 millions au total), le solde, soit 450 millions par an ou 6,75 milliards de francs, devant être assumé par les cantons et les communes.

Le département fédéral des transports part du principe que les deux tiers environ (300 millions de francs par an ou 4,5 milliards au total) des coûts à charge des pouvoirs publics ne sont pas couverts. Pour financer cette part non couverte, le département fédéral des transports estime qu'un supplément de 15% sur la prime nette de l'assurance-responsabilité civile obligatoire pour véhicules à moteur constitue le mode le plus adéquat. Il argue notamment du fait que cette mesure constitue une incitation supplémentaire à conduire prudemment.

L'accroissement de la sécurité routière devient une tâche fédérale de premier plan

Par le biais de „Via sicura“, le département fédéral des transports, donc la Confédération, se donne un nouveau mandat en renforçant son intervention en faveur de la sécurité routière. Il est cependant inadmissible que la réalisation de „Via sicura“, une tâche parmi les nombreuses autres de la Confédération, fasse l'objet d'un financement spécial sous la forme d'un supplément de 15% sur l'assurance-responsabilité civile pour automobiles. Ce procédé vise en fait à introduire un nouvel impôt qui augmente encore une fois la quote-part fiscale de la Suisse et nuit ainsi à l'économie de notre pays.

Grâce au régime d'affectation du produit des impôts sur les huiles minérales et de la redevance pour les routes nationales, la Confédération dispose d'un système de financement fonctionnant bien et faisant participer tous les usagers de la route, aussi bien les suisses que les étrangers. L'utilisation des rendements nets de ces prélèvements fiscaux est clairement réglée dans l'article 86 de la Constitution fédérale. Sur la base des dispositions constitutionnelles relatives à la nouvelle péréquation financière, la Confédération et les cantons peuvent, dans les limites de leurs compétences, engager les fonds routiers affectés en fonction de leurs propres priorités. Cette réglementation permet donc aussi de financer par ce biais les coûts supplémentaires que la sécurité routière impose au niveau des infrastructures.

Il faut ajouter à ce propos que les provisions au titre du financement spécial des routes ont atteint fin 2004 le montant de 3,7 milliards de francs. Il existe dès lors une réserve suffisante de moyens financiers affectés à la route qui peuvent être utilisés à des tâches routières. On ne voit donc pas pourquoi il serait nécessaire de prélever des fonds supplémentaires pour financer des infrastructures en rapport avec la sécurité routière en augmentant substantiellement les primes d'assurance-responsabilité civile.

Conclusion et alternatives de financement

Avec la mise en place du programme „Via sicura“, la sécurité routière devient une tâche générale de la Confédération et elle doit donc logiquement être mise en concurrence avec les autres tâches fédérales. Les dépenses nécessaires à cet effet pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure routière exercent une influence notable sur la sécurité routière et elles doivent être financées, comme jusqu'ici, par la part affectée des impôts et redevances payés par les usagers motorisés de la route.

Selon le développement que connaîtra le produit (la tendance actuelle est à la hausse) de la contribution de l'assurance-responsabilité civile pour véhicules à moteur, on pourrait éventuellement envisager que le Conseil fédéral fasse passer le taux de prélèvement de 1 pour-cent aujourd'hui à 2 pour-cent au maximum de la prime nette d'assurance-responsabilité civile pour financer des investissements utiles dans la sécurité routière (par exemple, pour des campagnes de sensibilisation, l'éducation routière et de mobilité, etc.).

Au lieu de prélever un nouvel impôt auprès des détenteurs de véhicules à moteur, les autorités concernées sont invitées à financer les systèmes de contrôle et de sanction (environ 220 millions de francs par an) en priorité par le produit des amendes dans la mesure où le coût de ce dispositif dépasse le cadre actuel. Le financement des mesures de répression par le produit des amendes est parfaitement conforme au principe de la causalité. Il faut rappeler à ce propos qu'aujourd'hui déjà des tâches policières de contrôle sont financées au moyen de la part affectée des impôts et redevances versés par les usagers motorisés de la route.

Berne, le 18 juillet 2005