

Conférence de presse: les cantons rejettent l'initiative «Vache à lait»

Exposé du conseiller d'Etat Paul Federer, président de la DTAP

Chers professionnels des médias,

Peut-être suis-je le représentant des cantons le plus surprenant de cette tribune. En effet, je représente la DTAP (Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement), donc, les constructeurs des routes cantonales – autrement dit les seuls conseillers d'Etat qui devraient pouvoir compter sur une augmentation de leurs ressources budgétaires en cas d'acceptation de l'Initiative «Vache à lait».

Avec les communes nous sommes responsables de plus de 95 % des 70 000 km du réseau routier suisse. Nous finançons l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des routes à partir d'impôts à affectation obligatoire, de contributions fédérales et de notre budget général. Ainsi nous, les cantons, profitons indirectement du produit de l'impôt sur les huiles minérales. Ces recettes supplémentaires seraient – dit-on – affectées à 100% à la route en cas d'acceptation de l'Initiative «Vache à lait». L'initiative rapporterait donc chaque année 150 millions de francs supplémentaires dévolus à la construction des routes. **Alors comment se fait-il, que nous – les directrices et directeurs cantonaux des travaux publics – soyons clairement opposés à l'Initiative «Vache à lait»?**

Trois raisons principales expliquent ce rejet:

1. L'Initiative «Vache à lait» est un jeu à somme nulle – également du point de vue des directrices et directeurs cantonaux des travaux publics.
2. C'est le FORTA qui offre de véritables solutions aux goulets d'étranglement et aux problèmes de financement qui se profilent – pas l'Initiative «Vache à lait».
3. Nous nous investissons en faveur d'une politique des transports partenariale. Les problèmes de circulation ne seront pas résolus en montant le transport privé et le transport public l'un contre l'autre.

Premièrement: J'abonde dans le sens de l'orateur qui m'a précédé – **les sommes devant faire l'objet d'une nouvelle répartition sont gigantesques** : pas moins de 1,5 milliards de francs ou 1500 MCHF par an, qui feront défaut à la formation, à l'agriculture, etc. pour aller alimenter les caisses des routes. Les contributions fédérales à d'autres tâches communes, telles que la forêt de protection ou la protection contre les dangers naturels, en pâtiraient également. Cela n'est pas rien.

Au niveau cantonal les économies à réaliser obligatoirement et chiffrées à 190 MCHF – comme l'a précisé le conseiller d'Etat Eymann – toucheront essentiellement la formation. Les directrices et directeurs cantonaux des travaux publics ne voient **pas la nécessité de monter la «route» contre la «formation»** – comme l'Initiative «Vache à lait» incite à le faire. Nous pouvons conserver à l'avenir une formation de toute première qualité et un excellent réseau routier.

A souligner par ailleurs que nous, les directrices et directeurs cantonaux des travaux publics, ne faisons pas que construire des routes. Nous nous engageons en faveur d'une infrastructure globale et moderne pour des routes et des bâtiments de qualité, d'un développement spatial judicieux, d'une planification des TP sur rail et sur route, d'une bonne protection des eaux, etc. Pour ce faire nous avons besoin – avec les électeurs et le Parlement – **d'une marge de manœuvre au sein du fédéralisme**: la décision quant à savoir quels projets seront mis en œuvre ne doit pas être dictée aux cantons par la Confédération. Avec l'Initiative «Vache à lait» les cantons verraient leur marge financière réduite. Les directrices et directeurs cantonaux des travaux publics défendent une structure étatique qui autorise une politique à même de prendre en compte les besoins régionaux.

Une deuxième raison plaide pour un rejet de l'Initiative «Vache à lait» du point de vue des directrices et directeurs cantonaux des travaux publics. Depuis peu le produit de l'impôt sur les huiles minérales est en régression (véhicules plus efficaces sur le plan énergétique et augmentation du nombre de véhicules électriques). Avec le maintien du système de financement des routes en l'état, une lacune de financement se profilerait. La Confédération a anticipé le problème en créant le **Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA**. Le Conseil des Etats a d'ores et déjà traité le dossier et l'a transmis au Conseil national mi-mars.

Qu'est-ce que le FORTA ? Le FORTA garantit le financement des routes sur une base sûre à long terme, à l'instar du financement du trafic ferroviaire. Conformément à la proposition du Conseil des Etats – grâce entre autres à une augmentation de l'affectation spécifique (pour les routes) de l'impôt sur les huiles minérales qui passerait de 50% aujourd'hui à 60% – à l'avenir quelque 760 MCHF viendraient affluer dans les caisses des routes. Ce qui correspond exactement à **une demi-vache à lait**. Le FORTA offre par ailleurs des instruments permettant de s'attaquer aux problèmes de circulation : par exemple, 9 – 12 % des fonds prélevés sur le FORTA iraient systématiquement aux agglomérations – qui concentrent 70% du trafic.

L'initiative «Vache à lait» se contente de préconiser une nouvelle répartition de l'argent. Mais l'argent ne résout pas tous les problèmes:

- Il n'est pas rare que les projets de construction de routes fassent l'objet de recours ; leur nombre ne diminuerait pas avec l'adoption de l'initiative «Vache à lait», au contraire, car celle-ci durcirait les fronts au lieu de jeter des ponts.
- Il n'y a pas suffisamment de projets de construction prêts à être réalisés: l'argent ne pourrait être mis à contribution à court terme de manière judicieuse.
- Dans les villes et agglomérations notamment il n'y a pratiquement plus d'espace disponible pour construire de nouvelles routes. Des solutions de mobilité globale s'imposent.

Venons-en à la troisième raison motivant le rejet: L'initiative «Vache à lait» donne l'impression que les automobilistes ne font que rouler en voiture. Or les automobilistes ont des enfants scolarisés, ont besoin d'une agriculture qui fonctionne bien, utilisent aussi les TP et souhaitent pouvoir disposer de connexions rapides avec la mobilité douce. Autrement dit, pour reprendre le langage des auteurs de l'initiative, **les automobilistes ne sont pas des vaches, mais des citoyen-ne-s**. Nous – je suis aussi un automobiliste

– ne voulons pas que d'autres tâches étatiques importantes soient restreintes par une initiative unilatérale, extrême et à courte vue.

Les frontières entre TIM, TP et TL vont encore s'estomper – mot-clé : chaînes de transport multimodales. Il convient de considérer le **transport comme un système global** dès aujourd'hui. La mobilité croissante ne peut être maîtrisée que par une combinaison judicieuse du transport routier, des TP et de la mobilité douce.

Par ailleurs, l'adoption de l'initiative «Vache à lait» risque de se traduire par un report des ressources des TP vers le transport routier. Ces dernières années les tâches étatiques (Confédération, cantons, communes) en relation avec la circulation routière et les TP ont coûté respectivement quelque 8 milliards de francs, soit environ 1,5% du PIB. L'adoption de l'initiative «Vache à lait» mettrait cet équilibre en péril, entraînerait une augmentation des tarifs TP et, au final, une nouvelle recrudescence du trafic sur route. Par voie de conséquence les routes qui, dans bien des endroits, ne peuvent plus être aménagées seraient davantage sollicitées : autrement dit, **il y aurait encore plus de bouchons ! Les automobilistes ne seraient pas les seuls à être coincés dans les embouteillages, les transporteurs et les marchandises aussi. Cela ne servirait les intérêts de personne, même pas ceux des auteurs de l'initiative «Vache à lait».**

Bref: nous – la DTAP – rejetons clairement l'Initiative «Vache à lait» parce

- que nous nous engageons en faveur d'une infrastructure bien aménagée, mais qui ne mette pas en péril d'autres tâches centrales de l'Etat.
- qu'une initiative qui se contente de préconiser une nouvelle répartition des fonds ne peut à elle seule résoudre les problèmes de circulation. La solution est ailleurs: dans le FORTA.
- que nous considérons les transports comme un système global et que seule une combinaison voiture – TP – mobilité douce permettra d'atteindre les objectifs. La mobilité du futur sera de plus en plus individuelle et parallèlement davantage publique. A l'avenir nous allons plus souvent regagner notre domicile à bord d'une voiture qui ne nous appartient pas ou avec un e-bike que nous partageons. Le dernier kilomètre sera plus individuel dans la mesure où il nous sépare de notre domicile, mais plus public car les moyens de transport seront partagés. L'Initiative «Vache à lait» n'est pas faite pour financer la mobilité d'un avenir proche. **L'Initiative «Vache à lait» n'est pas une initiative de demain, mais d'avant hier**, comme le montre l'électromobilité : celui qui aujourd'hui roule électrique utilise l'infrastructure presque gratuitement – à la charge des autres automobilistes. L'acceptation de l'Initiative «Vache à lait» ne ferait que cimenter cet état de fait.

Pour toutes ces raisons, le 5 juin les directrices et directeurs cantonaux des travaux publics voteront Non, contre l'Initiative «Vache à lait».