

Note d'allocution

---

# Les cantons rejettent l'initiative « vache-à-lait »

Conférence de presse du 22 mars 2016, Berne

Hans-Jürg Käser, conseiller d'État (BE), vice-président CdC

Madame, Monsieur,

Le chef du Département fédéral des finances a montré clairement les énormes difficultés financières qui attendent la Confédération si l'initiative est acceptée. Les 26 gouvernements cantonaux rejettent eux aussi catégoriquement l'initiative, qui n'apporte rien, mais cause de gros problèmes.

**Pour les cantons, l'initiative « vache-à-lait » est un jeu à somme nulle.** Les ressources supplémentaires allouées à la route feront défaut à la Confédération et aux cantons pour accomplir leurs tâches. Les nouvelles mesures de rigueur que devrait prendre la Confédération auraient un effet clairement négatif sur les finances cantonales.

Si des réductions linéaires devaient être décidées, les cantons verraient les contributions que leur verse la Confédération diminuer de 190 millions par an, comme le souligne l'Administration fédérale des finances. La formation et la recherche (125 millions), le transport régional de voyageurs (40 millions) et l'environnement (25 millions) seraient concernés.

Les régions périphériques devraient être plus touchées par les économies dans le transport régional, car celui-ci est aujourd'hui largement subventionné dans ces régions.

**Les cantons ne seraient pas en mesure de compenser les réductions des montants versés par la Confédération.** Les cantons traversent une passe financière difficile. Depuis 2011, les comptes publics cantonaux affichent chaque année un déficit de financement moyen de 2,3 milliards de francs. La situation ne va guère s'améliorer dans les années à venir, en raison de l'évolution démographique et de la hausse des coûts qu'elle devrait entraîner (santé, vieillissement, soins).

Dix-neuf cantons présentent un budget 2016 déficitaire malgré la mise en œuvre de programmes d'économies parfois drastiques. Par conséquent, ils n'ont pas la moindre marge de manœuvre pour compenser la baisse de ressources en provenance de la Confédération et ils devraient se résoudre à diminuer leurs prestations dans les domaines précités.

**Toute affectation excessive de ressources financières à la route est superflue.** Si l'initiative est acceptée, les cantons devraient recevoir, pour financer la route, 150 millions de francs de plus sur le produit de l'impôt sur les huiles minérales. On ne peut pas savoir pour autant s'ils disposeront réellement de ce montant à long terme, cela dépendra de la mise en œuvre de l'initiative.

Pour l'heure, les ressources affectées à la construction des routes suffisent aux cantons. Il s'agit notamment, en plus de la part à l'impôt sur les huiles minérales, du produit de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur. Les cantons reçoivent en outre 10 % du produit de la redevance poids lourds (RPLP), affectée dans sa totalité à la route. Par ailleurs, cantons et communes investissent dans la route une partie de leur budget général.

À l'échelon fédéral comme à l'échelon cantonal, l'approbation de l'initiative engendrerait un déséquilibre entre les ressources disponibles et les projets routiers prêts à être réalisés, dans la mesure où il serait impossible d'utiliser judicieusement ces prochaines années toutes les ressources affectées à la route.

La marge de manœuvre politique des cantons pâtirait davantage encore d'une réduction des contributions de la Confédération dans d'autres domaines. Il est essentiel pour les cantons de conserver une marge de manœuvre aussi large que possible dans le domaine financier. C'est pourquoi une affectation de 100 % serait contraire à notre structure fédérale, qui permet de moduler la politique en fonction des besoins régionaux.

**Le mode actuel de financement des transports a fait ses preuves.** Sur ce point aussi, le rejet de l'initiative est justifié. La Confédération et les cantons disposent aujourd'hui de suffisamment de ressources pour construire des routes, les entretenir et les exploiter. Les dépenses en faveur de la route sont en légère croissance.

Le déficit de financement qui s'annonce en raison de la baisse de la consommation de carburants peut être compensé par les mesures préconisées par le FORTA. Les cantons soutiennent le projet actuellement débattu par le Conseil des États, qui prévoit, entre autres, de faire passer de 50 à 60 % l'affectation de l'impôt sur les huiles minérales.

Dans le souci de financer solidairement les transports et en guise de compensation pour l'intégration de l'arrêté dans le FORTA, les cantons sont prêts à verser une contribution de 60 millions par an. L'arrêté sur le réseau entraînera le transfert de 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau de routes nationales.

Enfin, le FORTA apporte des réponses concrètes aux problèmes de circulation dans les villes et les agglomérations, car il assure le financement à long terme des programmes d'agglomération, alors que l'initiative déboucherait sur une simple redistribution.

**L'initiative vache-à-lait met en danger la politique coordonnée des transports.** Les transports publics et les transports privés ne sont pas concurrents, mais complémentaires. Compte tenu des enjeux qui se dessinent dans la politique des transports, il n'y a pas lieu d'opposer transport privé motorisé et transports publics. Les différents moyens de transport doivent pouvoir se compléter et faire partie d'un système global.

Ces dernières années, les routes et les transports publics ont vu affluer chacun environ 8 milliards de francs de dépenses publiques (Confédération, cantons et communes), soit près de 1,5 % du PIB. L'acceptation de l'initiative créerait un déséquilibre qui mettrait en danger le partenariat transports privés – transports publics.

Selon les cantons, on risque un nouveau transfert de la circulation du rail vers la route. Or, le manque d'espace rend pratiquement impossible le développement des routes, en particulier dans les villes et les agglomérations. Il en résulterait une surcharge plus lourde encore du réseau routier, ce que personne ne souhaite, pas même les auteurs de l'initiative.

#### **En résumé, les cantons rejettent l'initiative pour les motifs suivants :**

- les ressources supplémentaires allouées à la route feraient défaut à la Confédération et aux cantons pour accomplir leurs tâches.
- Les cantons ne peuvent pas compenser les montants qu'ils ne reçoivent plus de la Confédération. Ils doivent donc réduire leurs prestations dans la formation et la recherche, dans le transport régional de voyageurs et dans l'environnement.
- Les ressources affectées à la construction des routes suffisent aux cantons ; l'affectation à 100 % proposée par l'initiative est superflue.