



Plus de moyens pour la route, mais pas de création de réserves

Le Conseil fédéral a adopté hier le message relatif au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Des actions sur les dépenses et sur les recettes s'imposent pour éviter le défaut de financement qui se dessine dans le domaine routier. Comme dans le cas du rail, il importe de développer les infrastructures par étapes dans le cadre d'un programme stratégique. D'autres améliorations sont également nécessaires pour adapter à temps les infrastructures routières aux besoins.

Le trafic routier ne cesse d'augmenter, une évolution qui nécessite un développement des infrastructures concernées. Par ailleurs, les frais d'exploitation et d'entretien du réseau existant s'alourdissent. Quant aux recettes issues de l'impôt sur les huiles minérales, elles stagnent en raison de la baisse de consommation des véhicules. Dans la situation actuelle, economie suisse est d'accord que le développement des routes nationales et du trafic d'agglomération requiert des ressources supplémentaires et qu'il est nécessaire de revoir les modalités dudit développement ainsi que son financement. La route reste de loin le principal mode de transport, que ce soit pour le trafic voyageurs ou le transport de marchandises.

Dans son message, le Conseil fédéral a réagi aux nombreuses critiques et renoncé à récolter de nouvelles ressources destinées à créer des réserves. La surtaxe pour l'impôt sur les huiles minérales ne doit pas être relevée en l'absence d'un besoin avéré – c'est-à-dire de projets pouvant être réalisés. economie suisse salue cette adaptation. Vu la lenteur de réalisation des projets approuvés par le Parlement pour supprimer des goulets d'étranglement, il convient de se demander si des moyens supplémentaires seront vraiment nécessaires à partir de 2019, en plus de l'affectation de l'impôt sur les véhicules. Si on tient compte des

mesures prévues pour optimiser l'efficacité (200 millions de francs par an), près de 600 millions de francs supplémentaires seront disponibles pour les projets relatifs aux routes nationales et au trafic d'agglomération. L'affectation du quart NLFA au rail arrivera à échéance en 2030. Dès ce moment, la route recevra 300 millions de francs supplémentaires.

Les milieux économiques saluent aussi le choix de développer les infrastructures par étapes, conformément au programme stratégique présenté. Cela garantit une fixation claire des priorités. Il importe par ailleurs de clarifier rapidement comment les goulets d'étranglement actuels du réseau de routes nationales peuvent être éliminés plus rapidement. Sans cela, il y a un fort risque que les infrastructures nécessaires ne soient pas disponibles à temps. Dans ce contexte, il est également important que le Conseil fédéral ait intégré le contournement de Morges et l'autoroute dans la vallée de la Glatt, deux projets décisifs au vu de la croissance économique et démographique de ces régions.

économiesuisse, qui tient à des infrastructures routières de qualité et adaptées aux besoins, apportera une contribution constructive aux débats politiques concernant le financement futur de la route. Dans l'intérêt d'un débat clair, il importe d'examiner le projet FORTA en même temps que l'initiative « Vache-à-lait ». Ainsi seulement sera-t-il possible de comparer les deux solutions de financement.