

Peter Goetschi: «Il faut donner un signal»

Le président central du Touring Club Suisse (TCS) explique la position différenciée du plus grand club de la mobilité de Suisse à propos du référendum contre la hausse du prix de la vignette et de l'initiative vache à lait.

Le TCS a toujours fait part de son opposition à une augmentation du prix de la vignette. Aujourd'hui, il va plus loin et soutient le référendum. Pour quelles raisons?

Peter Goetschi: le TCS a effectivement toujours été critique à l'égard de cette hausse de la vignette. Cette augmentation est notamment justifiée par le transfert à la Confédération de 376 km de routes cantonales. Cela n'entraîne qu'un maigre bénéfice pour l'automobiliste. Il s'agit bien plus d'un report sur les usagers de la route des charges assumées jusqu'ici par les cantons. A cela s'ajoute le paquet FAIF qui prévoit de renforcer le subventionnement transversal de la route vers le rail, en particulier par le biais du prolongement du quart NLFA.

Sans instruments techniques appropriés, par exemple un véritable fonds routier de la Confédération, il n'y a pas

de garantie que les recettes supplémentaires seront utilisées pour les infrastructures routières. Compte tenu de cette situation, il est logique que nous soutenions le référendum qui a été lancé.

Comment la décision a-t-elle été prise?

A la suite de la décision du Parlement d'augmenter le prix de la vignette à 100 fr., notre Comité politique et notre Conseil d'administration sont arrivés à la conclusion qu'il était nécessaire et juste de soutenir tous les efforts susceptibles de renforcer la pression politique en faveur d'un nouveau modèle de financement de la route, conformément aux objectifs stratégiques du TCS.

Quels sont ces objectifs?

- Un fonds d'infrastructure routière doit être créé à l'image du fonds d'infrastructure



Christian Kröner

ferroviaire (ancré dans la Constitution et alimenté par des versements annuels fixes).

- Le subventionnement transversal de la route vers le rail par le biais du quart NLFA ne peut pas être simplement prolongé. Le cas échéant, il doit être compensé par une augmentation de la part de

Le président central du TCS, Peter Goetschi, détaille les récentes prises de position politiques du club.

Référendum contre la vignette: large mobilisation

Introduite en 1985, la vignette autoroutière coûtait 30 fr. jusqu'en 1995, avant que son prix soit relevé à 40 fr. Elle est obligatoire pour emprunter les routes nationales suisses. En 2012, sa vente a généré un produit net de 326 millions de francs, entièrement attribué au financement spécial pour la circulation routière. Dans le message relatif à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, le Conseil fédéral a proposé de faire passer à 100 fr. le prix de la vignette. Il a aussi proposé une vignette pour deux mois à 40 fr. Ces recettes supplémentaires doivent permettre, selon le gouvernement, de «financer l'exploitation et l'entretien des tronçons transférés à la Confédération et intégrés dans le réseau des routes nationales dans le cadre du nouvel arrêté sur le réseau».

Le Parlement a récemment décidé de faire passer le prix de la vignette à 100 fr., respectivement à 40 fr. pour deux mois. Une proposition de hausse à 70 fr. a été repoussée après d'âpres dis-

cussions. Divers milieux ont lancé un référendum contre cette décision. Le combat est notamment mené par un comité interpartis conduit par deux parlementaires UDC. Principal argument: la circulation individuelle privée se finance aujourd'hui en couvrant les frais induits, laissant même un excédent. 70% de ces 9,5 milliards de francs sont toutefois affectés à d'autres fins. La vignette à 40 fr. pour deux mois privilégie de plus les étrangers.

Afin que le référendum aboutisse, 50 000 signatures devront être récoltées d'ici le 13 juillet prochain. Fait piquant, l'Association transports et environnement (ATE) le soutient également, mais pour des raisons diamétralement opposées. Elle fait notamment valoir que les centaines de millions de francs découlant de la hausse du prix de la vignette permettront la constitution de réserves qui seront ensuite utilisées pour construire des autoroutes inutiles.



«Le TCS a toujours été critique face à une hausse de la vignette.»

L'impôt sur les huiles minérales en faveur de l'infrastructure routière.

- Le programme de développement stratégique des routes nationales ne peut pas être simplement financé par une hausse massive de l'impôt sur les huiles minérales. Une partie doit être financée par les redevances actuelles assumées

par le trafic routier privé et le reste par un échelonnement modéré de l'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales, conformément aux besoins de financement. Le TCS va s'engager de manière déterminée en faveur de la réalisation de ces objectifs et exigences.

Le soutien au référendum contre la hausse de la vignette semble donc logique?

Oui. Vous avez raison. Nos organes sont arrivés à cette conclusion après une analyse minutieuse de la situation. Le TCS soutient le référendum parce que:

- l'usager de la route ne retirera qu'un faible bénéfice de l'augmentation du prix de la vignette;
- le subventionnement transversal de la route vers le rail sera poursuivi avec le projet FAIF, sans qu'une compensation en faveur de l'infrastructure routière, par exemple par le biais de la part de l'impôt sur les huiles minérales qui revient à la caisse générale de la Confédération, ne soit prévue.

Il est aussi primordial de préciser à ce propos qu'il ressort des annonces faites en début d'année que le Conseil fédéral n'entend pas créer un fonds d'infrastructure routière qui soit conçu sur le même modèle que le fonds d'infrastructure ferroviaire. Le risque existe donc que le gouvernement couvre les besoins financiers de l'infrastructure routière en imputant aux automobilistes des charges

supplémentaires, sans tenir compte du fait que le trafic routier motorisé verse aujourd'hui déjà quelque 12 milliards de francs, sous forme d'impôts, de redevances et de taxes.

Le TCS soutient-il l'initiative vache à lait pour les mêmes raisons?

En principe, oui. Son idée maîtresse est de nature à renforcer la pression politique en faveur d'un remodelage du financement de la route, dans le sens des objectifs stratégiques du TCS. Grâce à elle, la discussion sur le futur financement de la route sera relancée de manière fondamentale. Au lieu de procéder à deux ou trois petites corrections ici ou là, le Conseil fédéral et le Parlement devront décider s'ils veulent enfin mettre la route et le rail sur un pied d'égalité.

Que va-t-il se passer maintenant?

Grâce à ce positionnement clair, le TCS veut donner un signal. Il faut instaurer un financement des transports basé sur le principe de causalité. Cela contribuera à limiter les charges financières qui pèsent sur le trafic routier motorisé, car celui-ci ne devra plus couvrir de nombreux autres besoins financiers.

Nous débattons de ces objectifs lors de l'assemblée des délégués du TCS qui se tiendra le 21 juin à Baden, et nous déciderons aussi des moyens avec lesquels nous voulons les poursuivre.

Propos recueillis par tg

Initiative vache à lait: argent restitué à la route

L'initiative vache à lait exige notamment le respect strict du principe de causalité: les impôts, taxes et redevances versés par les usagers de la route doivent à l'avenir être entièrement affectés à la route. Pour cela, il est nécessaire de modifier l'article 86 de la Constitution fédérale qui règle la question de l'impôt à la consommation sur les carburants. Actuellement, la moitié des recettes de l'impôt sur les huiles minérales sont versées à la caisse fédérale. L'initiative demande que la totalité du produit net de cet impôt soit dorénavant affecté au trafic routier.

L'initiative demande également un renforcement des droits démocratiques. Toute introduction ou augmentation d'impôts, taxes et redevances dans le domaine routier devra à l'avenir être soumise au référendum facultatif, conformément à l'art. 141 de la Constitution fédérale.

«Grâce à cette initiative, nous voulons que l'argent généré par le trafic routier ne soit plus affecté à d'autres fins. Il n'est pas

normal que les usagers de la route paient de plus en plus d'impôts, de taxes et de redevances et soient tout de même bloqués dans les embouteillages», souligne Max Nötzli, président d'auto-suisse. Le titre de l'initiative a été choisi pour montrer que les usagers de la route sont considérés comme des vaches à lait. A côté d'auto-suisse, d'autres milieux de la branche automobile, l'Union suisse des arts et métiers (USAM) ainsi que des personnalités de l'UDC, du PLR et du PDC figurent dans le comité d'initiative. Les 100 000 signatures nécessaires doivent être récoltées d'ici le mois de septembre.

L'initiative «pour les transports publics» de l'ATE poursuit des objectifs inverses. Elle demande que la moitié de l'impôt sur les huiles minérales soit attribuée au rail, ce qui serait désastreux pour la route. L'initiative et le contre-projet «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire» seront discutés au Parlement en juin.

tg