

Seul les recettes sont comptabilisées comme il se doit..

«Compte routier équilibré pour la Confédération, les cantons et les communes»: tel était, récemment, le libellé d'une déclaration réjouissante concernant l'état des finances publiques. Les résultats du compte routier ont beau montrer des dépenses en augmentation pour des recettes inchangées, la balance entre les recettes et les dépenses brutes est globalement équilibrée depuis 1996 (!). L'excédent atteint CHF 759 millions.

Norbert Grün
Journaliste RP

Les coûts d'infrastructure des transports motorisés privés sont couverts à 111% – c'est ce qu'on appelle une surcouverture. Si l'on se penche sur les différentes catégories de véhicules, on constate que les transports de personnes atteignent un degré d'autofinancement de 106% (excédent de CHF 344 millions). Les transports routiers de marchandises ont atteint, en 2002, un degré d'autofinancement de 132% (excédent de CHF 415 millions). Et les transports routiers de marchandises par poids lourds (véhicules d'un poids total de plus de 3,5 tonnes) ont même atteint un degré d'autofinancement de 139% (excédent de CHF 349 millions).

CHF 1'600.– par véhicule motorisé et par année

Depuis 1925, la Confédération engrange des moyens colossaux par le biais de la taxe sur les huiles minérales prélevée sur les carburants ainsi que des droits de base et de la surtaxe sur les huiles minérales. Chacun des cinq millions de véhicules motorisés immatriculés en Suisse apporte ainsi près de CHF 1'600.– par an de taxes fiscales en tout genre (vignette autoroutière, taxe automobile, TVA, taxe sur les huiles minérales, surtaxe sur les huiles minérales, droits de douane, redevance poids lourds liée aux prestations), ce qui représente près de huit milliards de francs. Et si l'on tenait compte des amendes d'ordre, le flux financier alimentant des caisses publiques serait encore bien plus impressionnant... Sur les impôts routiers et automobiles «réguliers», 47,4% «doivent être consacrés à des tâches liées aux transports routiers». Les 43,6% restants vont dans la caisse générale de la Confédération. En d'autres termes: environ sept pour cent de l'ensemble des recettes de la Confédération sont financées par les usagers des transports privés. «Depuis des années, les transports privés apportent ainsi une contribution importante au budget fédéral», estimait récemment Niklaus Zürcher, directeur de l'Automobile club suisse (ACS) et président nouvellement élu de la Fédération routière suisse (FRS / fédération faitière de l'économie automobile et des transports routiers). Il y a deux décennies, le Conseil fédéral avait promis de constituer une «réserve pour fluctuation» de maximum CHF 500 millions dans le financement spécial des transports routiers (compte routier), dans l'intérêt d'une évolution équilibrée des recettes et des dépenses dans le domaine des investissements dans la construction routière.

Excédent énorme et tour de passe-passe

Entre-temps, ces provisions ont atteint le montant énorme de CHF 3'700 millions. Cela correspond aux recettes d'une année

des «contributions routières» affectées, dont la Confédération doit assurer la gestion optimale. Cet énorme excédent résulte du fait que, depuis 1995, la Confédération investit moins de moyens affectés dans la construction routière qu'elle n'encaisse de recettes des transports motorisés: les programmes de construction et de rénovation ont été échelonnés malgré un financement assuré, et les mesures d'assainissement contre le bruit ont été ajournées. Cela présente bien dans les comptes et peut aussi servir de preuve – abusive – d'une politique financière rigoriste. Depuis plus de deux décennies, la Confédération est régulièrement rappelée à son devoir, à savoir de faire fructifier les provisions résultant des impôts sur les carburants et de créditer ces intérêts au compte routier. Mais elle n'en fait rien. Au contraire: afin de réguler ses flux financiers sans payer d'intérêts en se servant de la trésorerie de la Confédération, elle puise tout simplement dans la réserve fort pratique du «compte routier» pour s'alimenter en fonds étrangers. De 1990 à 2004, la Confédération a réduit ses frais financiers pour le capital étranger d'environ 800 millions de francs au moyen de cette astuce.

Intérêts en self-service

«Berne» n'offre évidemment pas la réciprocité: l'avance accordée en son temps par la Confédération pour la construction des routes nationales a dû être remboursée par les transports routiers privés avec les intérêts et les intérêts composés! De cette façon, les transports routiers privés accordent actuellement à la Confédération un prêt sans intérêts de 4,5 milliards de francs. Et ce n'est de loin pas la seule incongruité – pour ne pas dire injustice – dans le financement (très) particulier des transports routiers. D'après la Constitution et la loi, les utilisateurs de véhicules motorisés doivent verser à la Confédération une taxe de 30 centimes par litre de carburant si la partie affectée de l'impôt sur les huiles minérales ne suffit pas à financer les tâches liées aux transports routiers. Dans la situation financière actuelle particulièrement confortable concernant le compte routier, la Confédération pourrait renoncer sans problème aux recettes d'une année de la surtaxe sur les huiles minérales, ce qui représente environ deux milliards de francs. Jusqu'ici, les associations routières n'avaient pas demandé de démantèlement de cette surtaxe en raison du retard avéré dans la construction routière. Le Conseil fédéral ne pourra se sortir de cette situation impossible – une caisse routière pleine et pas d'argent pour la construction – qu'en créant le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et les routes nationales, qu'on lui demande depuis des années. De 2007 à 2031, les prestations affectées des transports privés pourraient apporter des contributions fédérales de plus de CHF 2'200 millions. Si on ne parvient pas à créer ce «bassin de compensation» pour le financement des transports, on pourrait bien voir se réaliser les craintes de Kandid Hofstetter, vice-président de la FRS et directeur de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG): «Compte tenu de la densité actuelle de la circulation, des goulets d'étranglement locaux peuvent rapidement provoquer un effondrement du trafic régional, ce qui aurait des répercussions sur l'ensemble du réseau routier suisse». ■