

1er Cahier

Routes Pour financer la création d'un fonds routier, le Conseil fédéral prévoit une hausse destaxes sur l'essence de six centimes par litre. Belle empoignade en perspective.

L'essence augmentera de 6 centimes

Philippe Castella

Alors que le prix de l'essence à la pompe a chuté d'une trentaine de centimes en un an suivant le cours du baril de pétrole, la nouvelle pourrait paraître presque anecdotique. Elle n'en est pas moins annonciatrice d'une formidable empoignade politique. Le Conseil fédéral a fixé hier à six centimes par litre la hausse de la taxe sur l'essence, en principe dès 2018.

Le Conseil fédéral qualifie cette hausse de «raisonnable». Il faut dire que dans son projet initial, il y a un an, la ministre des Transports Doris Leuthard prévoyait une augmentation de 12 à 15 centimes. Elle a dû en rabattre après le bouillon ramassé par son idée en consultation.

Le Conseil fédéral justifie sa décision par le fait que la taxe sur l'essence est restée inchangée à 30 centimes par litre depuis 1974, sans compensation du renchérissement et alors que les prix à la consommation ont plus que doublé depuis lors. Or, dans l'intervalle, grâce à l'évolution technologique, les voitures, elles, se sont mises à consommer de moins en moins, réduisant les revenus de la taxe.

300millions par an

Cette mesure devrait rapporter près de 300millions de francs par an. Ce sera l'une des sources de financement du nouveau Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta). Un modèle calqué sur le nouveau fonds ferroviaire (Faif), plébiscité par le peuple il y a un an. Ce fonds routier financera l'entretien, l'exploitation et l'extension du réseau autoroutier. De nouvelles recettes doivent être trouvées pour financer un réseau vieillissant et surchargé.

En plus de ces 300millions, le Conseil fédéral veut affecter au nouveau fonds routier l'entier de l'impôt sur les véhicules. Soit une manne de 375millions de francs par an qui engraisse aujourd'hui les caisses fédérales. C'est là un pas en direction des milieux automobiles et de leur initiative populaire dite «vache à lait», qui propose d'affecter en sus à la route l'entier de l'impôt sur les huiles minérales, contre la moitié aujourd'hui.

Juste une première étape

Au plus tôt dès 2020 pourrait venir s'y ajouter encore les recettes d'un nouvel impôt sur les véhicules électriques, sous la forme d'une redevance annuelle. L'ensemble de ces mesures devrait rapporter 800millions par an de plus.

Côté dépenses, le Conseil fédéral vise des gains d'efficacité pour environ 200millions d'économies par an. Cela pourrait malgré tout ne pas suffire. Le déficit prévisible se chiffre à 1,3milliard de francs par an pour la période entre 2018 et 2030. C'est dire que la hausse de 6 centimes par litre d'essence pourrait n'être qu'une première étape, avertit le Conseil fédéral.

Morges dans la liste

Pour polir son projet, Doris Leuthard a effectué une autre concession importante. Elle a réintégré dans le programme de développement stratégique des routes nationales les projets de contournement de Morges et de l'autoroute du Glattal. Ces deux projets avaient été les grandes victimes du refus par le peuple en novembre 2013 de l'augmentation de 40 à 100francs du prix de la vignette autoroutière. En tout, ce programme englobe des projets pour un volume d'investissements de 16milliards de francs.

Doris Leuthard a tenté de ficeler là un paquet équilibré. Au vu de l'accueil toujours aussi frais qu'il reçoit (lire ci-contre), la ministre démocrate-chrétienne aura besoin de toute la force de conviction qu'on lui reconnaît pour que ce paquet survive à la moulinette parlementaire. I

Une pluie de critiques contradictoires

Pour les uns, le Conseil fédéral est à genoux devant le lobby routier. Pour les autres, il continue d'arnaquer les automobilistes. Autophobes et autophiles font une lecture diamétralement opposée du projet ficelé par la ministre des Transports Doris Leuthard. Si le principe de la création d'un fonds routier pour la rénovation du réseau reçoit un accueil favorable, les moyens de financement divisent.

Dans le premier camp, on retrouve le Parti socialiste. «Nous ne pouvons accepter que près de 400millions de francs soient ponctionnés, chaque année, dans les caisses de la Confédération», dénonce Valérie Piller Carrard. La conseillère nationale fribourgeoise fait là référence au transfert de l'impôt sur les véhicules de la caisse fédérale vers ce nouveau fonds routier. «Cette somme, il va bien falloir la compenser», calcule-t-elle. Et de craindre que les citoyens payent les pots cassés de futurs programmes d'économies.

Son camarade Roger Nordmann, vice-président de l'ATE (Association transports et environnement), juge la hausse de six centimes par litre «ridicule» sur Twitter. Le Vaudois a sorti sa calculette pour chiffrer l'augmentation à 43francs par an

pour l'automobiliste moyen, soit une hausse de 0,5% de ce que lui coûte sa voiture.

Même raisonnement chez les Verts, pour qui le Conseil fédéral «emprunte une bien mauvaise route». Anne Mahrer lui reproche de «ménager le porte-monnaie des automobilistes plutôt que la santé ou l'environnement». Pour la conseillère nationale genevoise, c'est «encore une occasion manquée d'appliquer le principe du pollueur-payeur».

Les Vert'libéraux aussi reprochent au Conseil fédéral de «négliger la vérité des coûts et le principe du pollueur-payeur». Et d'en profiter pour faire un coup de pub à leur initiative «Remplacer la TVA par une taxe sur l'énergie», soumise au peuple le 8mars, qui propose une augmentation bien plus substantielle du prix de l'essence.

Dans l'autre camp, on trouve en premier lieu l'UDC, qui voit dans ce projet «une gifle aux automobilistes de ce pays». Avec la hausse de 6 centimes, le gouvernement «plume encore plus le trafic routier qui aujourd'hui déjà verse plus de 9milliards de francs par an à la Confédération», et dont moins du tiers revient à la route, selon ses calculs. Pour l'UDC, la solution passe par une acceptation de l'initiative populaire «vache à lait» qui veut réaffecter le tout à la route. Plusieurs associations du lobby routier font la même lecture.

L'argument du franc fort s'invite aussi dans ce débat. Pour l'UDC, alors que les entreprises doivent baisser leurs coûts de production, le Conseil fédéral vient «affaiblir l'économie suisse et sa compétitivité en augmentant les prix des carburants». Quant au Touring-Club Suisse (TCS), il craint que ce projet n'accentue un phénomène bien nouveau, «l'inversion du tourisme à la pompe», créant un recul des ventes dans les stations-service suisses. PhC

La hausse de 6 centimes par litre à la pompe rapportera près de 300millions de francs par an pour l'entretien des routes nationales, à l'image des travaux sur les viaducs de Chillon l'été dernier.

Keystone-A