

**CONFERENCE DES
DIRECTRICES ET DIRECTEURS
CANTONAUX DES FINANCES**

Monsieur
Moritz Leuenberger
Conseiller fédéral, chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Berne, le 20 janvier 2009

Via sicura. Variantes relatives au programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière. Prise de position sur le projet du 6 novembre 2008 mis en consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons à votre courrier du 6 novembre 2008 concernant l'affaire susmentionnée et vous en remercions. Le Comité de la CDF a traité ce dossier à sa séance du 16 janvier 2008. Il s'est limité dans ce cadre pour l'essentiel aux points relevant du financement.

Proposition: Nous proposons de renoncer à l'affectation partielle du produit des amendes et de supprimer l'art. 105a du projet de loi fédérale sur la circulation routière (projet LCR).

Motif:

Du **point de vue politico-fédéraliste**, il convient de refuser résolument l'affectation partielle à une fin déterminée. Une telle ingérence de la Confédération dans l'autonomie financière des cantons et des communes par laquelle il leur est prescrit comment utiliser des fonds ne saurait faire école. Les cantons et les communes sont davantage en mesure que la Confédération d'utiliser l'argent de façon plus ciblée et efficace en fonction des besoins de la population et des priorités politiques objectives. Compte tenu de l'évolution de la sécurité routière dans l'ensemble réjouissante en Suisse - également en comparaison internationale et par rapport au degré de motorisation, à la prestation de transport routier et à la population résidente - cet empiètement de la Confédération dans l'utilisation des fonds par les cantons et les communes n'est ni nécessaire ni proportionnée. Elle contredirait les principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale et violerait ainsi les principes de la RPT.

Nous apprécions dès lors hautement que le Conseil fédéral n'ait pas accordé de priorité à l'affectation partielle du produit des amendes ni proposé l'affectation partielle de la part des cantons issue du financement spécial de la circulation routière.

L'affectation partielle du produit des amendes doit aussi être refusée pour des raisons **d'ordre politico-financier**: l'affectation (partielle) de recettes ou le dégagement de nouvelles

sources de revenus affectées reviennent à privilégier les tâches ainsi financées. Assumer une tâche étatique ne se fait alors plus en concurrence avec d'autres tâches via un ordre des priorités adopté périodiquement dans le cadre d'un processus politique ordinaire, mais en fonction de la disponibilité et de la profusion des sources de financement alimentées automatiquement. Sans autres correctifs, il peut en résulter des cas de suralimentation sectorielle ou de gaspillage de l'argent. Et c'est le cas notamment lorsque le financement d'une tâche se fait par l'agent en cause dans le cadre d'un rapport d'échange de prestations: en l'espèce, la demande et le prix payé influencent directement l'offre et son financement (p. ex. taxe sur les déchets). Contrairement au financement de mesures de sécurité routière, un financement affecté par les agents individuels et identifiables ou les bénéficiaires peut se justifier clairement dans de tels cas.

La critique des contrôles routiers et des amendes motivées fiscalement n'est pas levée par une affectation des moyens à une fin déterminée. Les objectifs poursuivis par Via sicura dépendraient plus directement du produit des amendes de par son affectation directe, ce qui pousserait même à générer de telles recettes.

Proposition subsidiaire: Si les mesures sont décidées et mises en œuvre, nous proposons de financer les dépenses supplémentaires des cantons par un supplément, limité à 5 ans, sur les primes de l'assurance responsabilité civile des véhicules automobiles (RC automobiles) et de supprimer l'affectation inscrite à l'art. 2 al. 2 du projet de loi fédérale sur une contribution à la prévention des accidents.

Motifs:

La lettre d'accompagnement précise il est vrai que le programme Via sicura n'est pas composé essentiellement de nouvelles règles de circulation, mais de mesures permettant une exécution plus efficace des règles et des normes existantes. Si nous partageons cet objectif, nous devons néanmoins constater que toute une palette de nouvelles mesures sont mises en discussion.¹ Leur mise en œuvre a des conséquences financières et administratives telles qu'on se pose la question de leur proportionnalité et ce, également en comparaison avec les autres causes de décès et de blessures graves. Le rapport explicatif ne parle pas des conséquences financières et administratives pour les collectivités publiques. Il ne justifie qu'insuffisamment la nécessité de mesures supplémentaires par rapport à d'autres risques de décès et d'accidents graves et par rapport à l'étranger. Les objectifs de réduction visés ne sont absolument pas réalistes, encore moins compréhensibles.

Pour nous, l'important est donc de consolider les règles existantes, c'est-à-dire leur application effective, plutôt que d'édicter des nouvelles règles et notamment des mesures éducatives et informatives. L'Etat perd sa crédibilité et ses règles leur force normative si on ne cesse de serrer la vis des régulations avant de veiller à l'application des règles existantes. Nous sommes d'avis que, pour améliorer encore la sécurité routière, il faut se concentrer en premier lieu sur la répression, et non pas sur la prévention. Et dans ce cadre, il s'agit moins d'augmenter les menaces de sanction que d'augmenter la probabilité qu'une sanction soit réellement prise. Ceci exige que les organes de contrôle, avant tout les polices cantonales, soient dotés des moyens nécessaires notamment pour contrôler le trafic.²

Si les mesures proposées devaient néanmoins être décidées et mises en œuvre, il convient alors de **financer les dépenses supplémentaires** qui en résultent pour les cantons et les communes **par des recettes supplémentaires**. Même si, comme expliqué ci-dessus, nous sommes sceptiques à l'idée de dégager de nouvelles recettes financières, le financement via

¹ Plus précisément, huit des seize pages que comporte le questionnaire sont consacrées à des nouvelles mesures.

² A ce propos, on notera en aparté qu'intensifier les contrôles de vitesse a des avantages non seulement en termes de politique de sécurité routière, mais aussi en termes de politique climatique: le respect des limites de vitesse imposées actuellement diminue la consommation des carburants fossiles et donc des émissions de CO2.

un supplément des primes d'assurance RC automobiles en faveur des cantons est nettement plus respectueux du principe de causalité que le financement par une réduction d'autres tâches ou par des recettes fiscales générales des cantons et des communes. Les usagers des routes non motorisés seraient aussi concernés et le financement se ferait en fonction de la capacité économique de chacun. Les usagers des routes qui présentent un haut profil de risque mais un revenu fiscal absent ou très bas ne contribueraient que peu voire pas du tout au financement des dépenses supplémentaires dont ils sont pourtant la cause.

Pour la suite des travaux, il faut donc se référer à la variante de mise en œuvre 3.3. En considération toutefois des quelques points suivants:

- L'**affectation** de l'art. 2 al. 2 du projet de loi fédérale sur une contribution à la prévention des accidents **doit être supprimée**. Il prescrit aux cantons comment utiliser des fonds. Ceci contredit les principes de la RPT qui privilégient nettement comme nouvelle forme de financement les transferts de forfaits non affectés par rapport aux transferts de fonds affectés (FF 2002, p. 2211).
- En contrepartie et pour assurer que les moyens supplémentaires ne sont pas perçus indéfiniment sans qu'on en vérifie la nécessité dans le cadre d'un processus politique, le **supplément est limité** à cinq ans. On peut ainsi juger politiquement, sur la base des effets obtenus, s'il est nécessaire de prolonger le prélèvement.
- La **hauteur du supplément** est justifiée et doit être définie en relation avec le train des mesures à mettre en œuvre tel qu'il ressortira finalement du résultat de la consultation. Il serait à ce stade prématuré de s'exprimer sur le sujet.

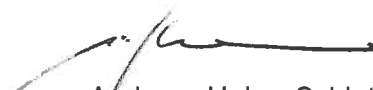
Nous vous remercions de la possibilité qui nous est ainsi offerte de prendre position sur ce dossier. En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

CONFERENCE DES DIRECTRICES ET DIRECTEURS CANTONAUX DES FINANCES

Le président:

Le secrétaire:

sig. Christian Wanner


Andreas Huber-Schlatter

Annexe

- Questionnaire (raccourci)

Copie:

- Directrices et directeurs cantonaux des Finances
- Secrétariat CCDJP
- svg@astra.admin.ch (PDF, Doc)