



Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA): Questions et réponses

26.6.2013

Comment les routes nationales sont-elles actuellement financées?

Le financement des routes nationales est aujourd'hui assuré par le financement spécial pour la circulation routière (FSCR), communément appelé fonds routier. Celui-ci est alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales et par le produit de la vignette autoroutière. Le fonds routier ne finance toutefois pas uniquement les routes nationales. Les cantons reçoivent aussi de l'argent pour les routes principales; le fonds routier participe en outre au financement des grands projets ferroviaires, de la promotion des transports combinés, des mesures destinées à la protection de l'environnement et de la recherche. Quelque 900 millions de francs sont en plus versés chaque année dans le fonds d'infrastructure (FI). Cet argent sert à financer l'achèvement du réseau des routes nationales, l'élimination des goulets d'étranglement, des projets de transports dans les agglomérations ainsi que des routes principales dans les régions périphériques et de montagne.

Le lien suivant fournit des informations complémentaires sur le fonds d'infrastructure:

<http://www.uvek.admin.ch/themen/00250/00460/index.html?lang=de>

Quels avantages présente le FORTA par rapport au financement actuel?

Le FORTA constitue l'élargissement du fonds d'infrastructure existant (FI). Inscrit dans la Constitution, il sera de durée indéterminée et servira à financer les routes nationales et le trafic d'agglomération. Il servira dorénavant aussi à financer l'exploitation et l'entretien des routes nationales. Avec le FORTA, le Conseil fédéral veut améliorer la sécurité, tant au niveau de la planification que de la réalisation, et accroître la transparence. Les amalgames et les interdépendances qui existent aujourd'hui entravent la gestion des projets. Les infrastructures de transport impliquent des investissements importants et de longues périodes de planification et de construction, ce qui suppose une planification sûre et axée sur le long terme. Le FORTA permet en outre de constituer des réserves afin de compenser les fluctuations des dépenses. La perméabilité existant entre les rubriques de dépenses permet d'affecter des fonds devenus libres - notamment en cas de retards dans un projet - à d'autres projets parvenus à maturité. Comme pour le fonds d'infrastructure ferroviaire, certaines recettes sont directement attribuées au FORTA. On parle dans ce cas d'une affectation déterminée.

Le prix de l'essence et du diesel augmenteront. Pourquoi?

Le financement des routes, assuré par la vignette autoroutière et l'impôt sur les carburants, est actuellement garanti. Toutefois, à partir de 2017, une lacune de financement risque de se former étant donné que les besoins excèdent les revenus du compte routier. Les réserves diminuent. Si l'on veut continuer de disposer de routes nationales performantes à l'avenir, il faut en améliorer le financement.

Une lacune de financement se formera parce que les dépenses augmentent alors que les recettes diminuent:

Dépenses: les routes nationales sont de plus en plus utilisées. Depuis 1990, le trafic a doublé, les heures passées dans les embouteillages augmentent. L'infrastructure en pâtit et les coûts d'exploitation et d'entretien augmentent. Des aménagements sont nécessaires pour maintenir la capacité du réseau. Les coûts augmenteront aussi parce que de nombreux tunnels et ponts doivent être rénovés

en raison de leur âge et que les exigences de la société augmentent (protection antibruit, protection contre les dangers naturels et les incendies, passages à faunes).

Recettes: depuis des décennies, les droits sur les carburants n'ont plus été adaptés au renchérissement. La surtaxe sur les huiles minérales est restée inchangée depuis 1974, l'impôt sur les huiles minérales depuis 1993. Etant donné que le renchérissement se répercute entièrement sur les coûts d'exploitation et d'entretien, le financement devient problématique. Les revenus diminuent aussi parce que les voitures de construction récente consomment moins de carburant que les plus anciens modèles. Une solution doit donc être trouvée.

La solution proposée suffit-elle à garantir à long terme le financement?

La hausse de la **surtaxe sur les carburants** est une contribution importante à un meilleur financement, mais ne suffira pas à combler la lacune de financement. C'est pourquoi le Conseil fédéral propose d'attribuer au FORTA à titre de complément les revenus suivants:

L'**impôt sur les véhicules automobiles** sera dorénavant affecté à des projets routiers. Les revenus annuels de cet impôt se sont élevés à quelque 374 millions en moyenne dans les cinq dernières années. Ils alimentent actuellement le budget général de la Confédération. Le Conseil fédéral souhaite en attribuer à l'avenir deux tiers au FORTA. L'attribution de 100 pour cent au maximum des revenus au FORTA est examinée à titre de variante. Si cette attribution des revenus de l'impôt sur les véhicules automobiles prive le budget fédéral de certaines ressources, elle va beaucoup moins loin que l'initiative «vache à lait» qui veut attribuer à la route la totalité des recettes de l'impôt sur les huiles minérales. Cette affectation des revenus de l'impôt sur les véhicules automobiles est judicieuse en raison du lien étroit existant entre l'impôt et son utilisation.

Les véhicules à motorisation alternative utilisent aussi l'infrastructure routière. Ils devront donc aussi contribuer davantage au financement à partir de 2020. Il s'agit surtout des **voitures électriques**. Le recours à ce type de véhicule est certes réjouissant du point de vue écologique, mais ces voitures ne fournissent qu'une faible contribution au financement des coûts.

Quel lien existe-t-il entre la hausse du prix de l'essence et l'augmentation du prix de la vignette autoroutière?

Il faut bien distinguer ces deux domaines: les revenus supplémentaires de la vignette autoroutière serviront spécifiquement à financer l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des quelque 400 kilomètres de routes principales que cèderont les cantons en vertu du Nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales (NEB) et qui seront intégrés dans le réseau des routes nationales. Ce sont des tâches supplémentaires que la Confédération doit accomplir et financer et qui sont liées aux 400 kilomètres de route en question.

La hausse du prix du carburant sert en revanche à doter le FORTA de moyens suffisants pour réaliser des investissements supplémentaires et réduire ainsi les embouteillages et les goulets d'étranglement.

L'essence sera-t-elle encore plus chère si le référendum contre la hausse de la vignette autoroutière est accepté?

Non. Si la hausse de la vignette autoroutière est rejetée, les cantons garderont les quelque 400 kilomètres de routes principales, qui ne seront pas repris par la Confédération. Le rejet de la vignette n'entraînerait donc pas de coûts supplémentaires. Le prix de l'essence ne subirait pas de hausse supplémentaire.

Le prix de l'essence pourrait-il rester à son niveau actuel si l'on renonçait au deuxième tube à travers le Gothard?

Non. La construction d'un deuxième tube à travers le Gothard sans augmentation de la capacité fait partie d'un projet d'entretien habituel. Avec ou sans deuxième tube, l'actuel tunnel à travers le Gothard doit de toute façon être rénové vu son âge. L'augmentation de la surtaxe sur les carburants est né-

cessaire indépendamment du Gothard étant donné que le financement routier est confronté à une hausse des dépenses et à une baisse des recettes: le volume du trafic a doublé depuis 1990. Les autoroutes sont de plus en plus utilisées. L'entretien et l'exploitation sont de plus en plus coûteux. Parallèlement, les recettes diminuent parce que le renchérissement n'a pas été pris en compte depuis des décennies, mais se répercute entièrement sur les coûts et que les voitures de construction récente consomment moins d'essence et de diesel.

Le prix de l'essence à la pompe fluctue fortement. De quoi se compose-t-il exactement?

Les prix de l'essence et du diesel se composent de plusieurs éléments. En plus des impôts sur les carburants, il faut tenir compte des prix du brut sur les marchés mondiaux, des frais de transport, de raffinerie et de distribution ainsi que des marges des sociétés pétrolières. L'Etat n'a aucune influence sur ces facteurs qui dépendent des marchés.

Qu'entreprend la Confédération pour réduire les embouteillages et les goulets d'étranglement?

Elle utilise tous les moyens à sa disposition afin de rendre le trafic plus fluide, notamment la conversion de la bande d'arrêt d'urgence, l'interdiction de dépasser pour les camions et une meilleure information. Cela ne suffit toutefois pas. En effet, à plusieurs endroits, il faut des aménagements et des agrandissements. Dans son message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement (PEB), la Confédération prévoit d'investir dans l'augmentation du nombre de voies de circulation, avec un premier paquet notamment entre Härkingen et Wiggertal, un deuxième notamment entre Meyerrin/Vernier et Le Vengeron ainsi qu'entre Andelfingen et Winterthur. Tous les quatre ans, le Parlement décide quels tronçons seront aménagés. Les routes nationales et le trafic d'agglomération devront à l'avenir être financés par le FORTA.

La capacité du réseau de transport pourra-t-elle ainsi être maintenue

La Suisse dispose d'un réseau ferroviaire et routier dense, qui atteint ses limites en raison de la forte demande. Pour maintenir la qualité de l'offre, il faut donc des investissements supplémentaires dans les deux modes de transport. La route et le rail vont de pair. La Confédération mise par conséquent sur un fonds tant pour la route (FORTA) que pour le rail (FlnFer).