



12 décembre 2016

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

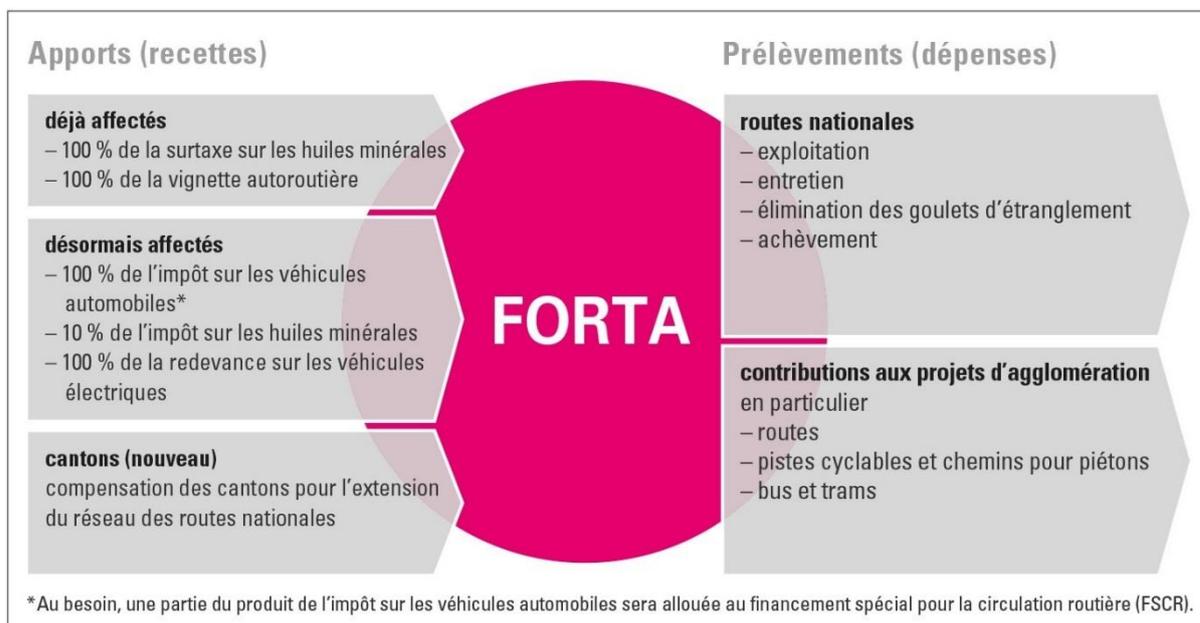
Fiche d'information « Le FORTA, un fonds aux bases solides »

Sommaire

Quels moyens alimenteront le fonds ?	2
À quoi seront affectées les ressources ?	3
Les avantages d'un fonds	5

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) permettra d'asseoir sur des bases solides et de garantir durablement le financement des routes nationales ainsi que le cofinancement des projets relatifs au trafic d'agglomération. À l'instar du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), le FORTA sera inscrit dans la Constitution et de durée illimitée. Le financement spécial pour la circulation routière (FSCR) sera quant à lui maintenu. La Confédération s'en servira pour financer à l'avenir les contributions routières versées aux cantons.

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



Le FORTA remplacera le fonds d'infrastructure (FInfr) de durée limitée, dont les moyens financiers étaient destinés jusqu'à présent à l'achèvement du réseau des routes nationales, à l'élimination des goulets d'étranglement et au versement de contributions aux projets d'agglomération et aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques. À l'avenir, le FORTA servira également à financer l'exploitation et l'entretien des routes nationales. Le FSCR sera maintenu, mais sous une forme modifiée. La Confédération puisera dans cette structure notamment pour verser les contributions routières aux cantons.

Quels moyens alimenteront le fonds ?

Afin de garantir durablement le financement du réseau des routes nationales et des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, le Conseil fédéral et le Parlement proposent les mesures ci-après, qui seront assumées tant par les usagers de la route que par la Confédération et les cantons :

- **Relèvement de 4 centimes de la surtaxe sur les huiles minérales (recettes supplémentaires escomptées d'environ 200 millions de francs par an). Aucune réserve de fonds ne sera constituée !**

Les recettes de la surtaxe sur les huiles minérales sont la principale source de recettes du FORTA. Nous payons actuellement 30 centimes par litre de carburant, ce qui a généré en 2015 des recettes de 1,850 milliard de francs. Étant donné que ladite surtaxe n'a plus été adaptée au renchérissement depuis 1974 et que les véhicules modernes consomment de moins en moins de carburant, les recettes diminuent. Le projet FORTA prévoit d'augmenter la surtaxe sur les huiles minérales de 4 centimes par litre. L'augmentation, dont le but n'est pas de constituer des réserves, interviendra seulement lorsque les réserves du fonds passeront sous le seuil des 500 millions de francs, ce qui devrait être le cas au plus tôt en 2019.

- **L'impôt sur les véhicules automobiles ne sera plus reversé au budget général de la Confédération, mais au FORTA (nouvelle affectation obligatoire, environ 400 millions de francs par an à partir de 2018).**

La Confédération perçoit une taxe d'importation de 4 % sur les véhicules et leurs composants, ce qui a rapporté à la caisse fédérale quelque 390 millions de francs en 2015. Le Conseil fédéral et le Parlement prévoient que ces recettes seront désormais affectées au FORTA. Cette affectation obligatoire augmente la part des impôts payés par les automobilistes destinée à l'infrastructure routière.

- **Affectation obligatoire plus importante de l'impôt sur les huiles minérales (60 % au lieu de 50 %, soit environ 250 millions de francs par an)**

Nous payons actuellement, au titre de l'impôt sur les huiles minérales, 43,12 centimes par litre d'essence et 45,87 centimes par litre de diesel. Ces tarifs sont inchangés depuis 1993. En 2015, ces taxes ont rapporté 2,780 milliards de francs. Une moitié a été reversée au FSCR, tandis que l'autre a été créditée au budget général de la Confédération, dont les fonds sont utilisés par exemple pour l'armée ou l'agriculture. Dans le cadre du projet FORTA, le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé qu'à l'avenir, 60 % du produit de l'impôt sur les huiles minérales sera affecté aux routes : 50 % pour le FSCR et 10 % pour le FORTA. Cette augmentation de 10 points de pourcentage correspond sur le long terme (avec des recettes en baisse) à une contribution d'environ 250 millions de francs.

- **Redevance sur les véhicules électriques, vraisemblablement à partir de 2020 (nouvelles recettes à affectation obligatoire, environ 90 millions de francs par an)**

Aujourd'hui, les personnes qui roulent avec un véhicule électrique ou à propulsion alternative ne paient pas d'impôts sur les huiles minérales et ne contribuent pas, au niveau fédéral, au financement des routes, abstraction faite de la vignette autoroutière. La Confédération part du principe que la proportion de véhicules de ce type va augmenter d'ici 2030. Dans la mesure où ces véhicules ont tout autant que les autres besoin d'une infrastructure de qualité, le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé que les détenteurs de véhicules électriques devraient également contribuer au financement en s'acquittant d'une redevance, et ce dès 2020.

- **Compensation des cantons (nouvelles recettes, environ 60 millions de francs par an à partir de 2020)**

Dans le cadre du projet FORTA, le Parlement a décidé d'intégrer 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau des routes nationales. Les cantons qui céderont des tronçons se verront ainsi délester d'une charge financière. En contrepartie, les cantons en question contribueront, via une compensation de 60 millions de francs, aux dépenses supplémentaires que la Confédération devra assumer pour l'exploitation et l'entretien des tronçons repris. La

compensation due par chaque canton sera proportionnelle aux tronçons cédés et prendra la forme d'une réduction des contributions pour les routes principales, dont le montant est prélevé sur le FSCR, ainsi que des contributions au financement de mesures autres que techniques versées aux cantons. Les sommes non payées (compensation) seront directement transférées du FSCR vers le FORTA.

Ces mesures généreront des recettes supplémentaires de l'ordre d'un milliard de francs par an, qui seront portées au crédit du FORTA. Avec le produit de la vente de la vignette autoroutière, dont le prix restera inchangé, et celui de la surtaxe sur les huiles minérales (la base de calcul ne tient pas compte de l'augmentation prévue), le FORTA disposera de quelque trois milliards de francs par an en moyenne sur la période 2018-2030.

À quoi seront affectées les ressources ?

Routes nationales :

- **Exploitation** : nettoyage, entretien des espaces verts, déneigement, etc. (dépenses pour l'année 2015 : 347 millions de francs)
- **Entretien / aménagement** : réfections, renouvellement des revêtements, remplacement de ponts, adaptations aux nouvelles normes, protection contre le bruit, sécurité dans les tunnels, etc. (dépenses pour l'année 2015 : 1227 millions de francs)
- **Élimination des goulets d'étranglement** : élimination des goulets d'étranglement par la construction de voies de circulation supplémentaires et par des compléments de réseau (dépenses pour l'année 2015 : 54 millions de francs)
- **Achèvement du réseau des routes nationales** : achèvement du réseau des routes nationales, notamment dans les cantons du Valais, de Berne et du Jura (dépenses pour l'année 2015 : 493 millions de francs)

Par extrapolation pour la période 2018-2030, le Conseil fédéral table sur des dépenses annuelles de 2,2 milliards de francs pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales, incluant les mesures d'amélioration de la fluidité du trafic (cf. tableau).

Besoins financiers pour les routes nationales (valeurs nominales)

(millions de francs / valeurs nominales, y c. 1 % de renchérissement par an)*	Moyenne 2018-2030
Exploitation / entretien / aménagement (adaptations)	2208
– Exploitation	484
– Entretien	1174
– Aménagement (adaptations)	550
Achèvement du réseau	279
Accroissement des capacités	659
– NAR-1 - contournements de localités, etc.	51
– PEG-M1+2 (élimination des goulets d'étranglement, modules 1+2)	419
– PEG-M3 (élimination des goulets d'étranglement, module 3)	171
– NAR-2 (autoroute du Glattal, contournement de Morges)	19
Total	3146

* En raison des différences d'arrondis, les sommes de valeurs peuvent légèrement diverger des totaux (intermédiaires)

NAR : arrêté sur le réseau

PEG-M1+2 : modules 1 et 2 du programme d'élimination des goulets d'étranglement

PEG-M3 : module 3 du programme d'élimination des goulets d'étranglement

Trafic d'agglomération :

Améliorations concernant le trafic d'agglomération : contributions aux projets relatifs aux infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, par ex. routes, chemins pour piétons et pistes cyclables, bus et tramways (dépenses pour l'année 2015 : 212 millions de francs).

Dans un premier temps (période 2018-2030), le FORTA prévoit de consacrer quelque 390 millions de francs par an en moyenne aux projets d'agglomération.

Les avantages d'un fonds

- **Inscription dans la Constitution**

Le FORTA sera inscrit dans la Constitution et de durée illimitée. Les sources qui viendront l'alimenter seront réglées au niveau constitutionnel et obligatoirement affectées. Le FORTA crée ainsi une base solide garantissant sur le long terme le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération.

- **Financement analogue du rail et de la route**

Pour l'infrastructure ferroviaire, la Confédération a créé le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le FORTA apporte une solution similaire pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. La route et le rail sont ainsi traités de la même manière.

- **Une structure de financement unique pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement**

Jusqu'à présent, les tâches relatives aux routes nationales étaient financées via différents comptes ou structures, à savoir le FSCR et le Flnfr. Le FORTA va mettre un terme à cette différenciation. À l'avenir, l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales seront financés par une seule caisse, ce qui offrira davantage de flexibilité et de transparence.

- **Une efficacité accrue et une plus grande fiabilité en termes de planification et de réalisation**

Les recours, le mauvais temps ou d'autres facteurs non influençables peuvent retarder des grands projets de construction. Jusqu'à présent, les ressources qui n'avaient pas été utilisées pour ces raisons ne pouvaient pas aisément être reportées sur l'année suivante. À l'inverse, en cas d'avancée rapide des travaux, grâce par exemple à des conditions météo favorables à la fin de l'automne, il n'était souvent pas possible d'obtenir des moyens supplémentaires en temps et en heure, étant donné que ceux-ci n'étaient budgétés que pour l'année suivante. En assouplissant le principe de l'annualité, le FORTA offrira davantage de flexibilité et une plus grande fiabilité en termes de planification et de réalisation.

- **Provisions pour des projets d'envergure**

Jusqu'à présent, il était difficile de dissoudre le volume requis de provisions sur plusieurs années pour financer des projets d'envergure par exemple. Le FORTA étant un compte spécial, il ne fait plus partie intégrante du compte ordinaire de la Confédération et ses dépenses ne sont donc plus soumises au frein à l'endettement. Le FORTA peut constituer des réserves, mais ne peut s'endetter.

- **Une seule caisse pour l'ensemble des contributions versées aux cantons**

La création du FORTA va donner lieu à une légère adaptation de l'actuel FSCR. Ce dernier sert notamment à financer les contributions routières versées aux cantons. Désormais, il sera également la source de financement des contributions pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques, qui étaient jusqu'à présent débitées du fonds d'infrastructure. Quant aux autres catégories de contribution du FSCR, il s'agit surtout de contributions de transfert annuelles, qui ne sont plus liées à des projets concrets ou au développement de projets, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de recourir à un fonds pour celles-ci.