



Les autorités fédérales

Le Conseil fédéral approuve le message relatif au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Berne, 18.02.2015 - Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) doit permettre de corriger des lacunes structurelles et d'assurer à long terme le financement des routes nationales et des contributions fédérales aux projets relatifs aux transports dans les agglomérations. Inscrit dans la Constitution, le FORTA sera alimenté par des recettes à affectation obligatoire actuelles et à venir. Afin de combler le déficit prévisible, le produit de l'impôt sur les véhicules automobiles sera alloué au fonds, et la surtaxe sur les huiles minérales sera relevée de 6 centimes par litre. Le Conseil fédéral a approuvé aujourd'hui le message en ce sens destiné au Parlement.

Depuis 1960, le trafic individuel motorisé a plus que quintuplé en Suisse. Cette évolution met les infrastructures à rude épreuve, augmente les coûts d'exploitation et d'entretien, et entraîne des problèmes de circulation. Ainsi, 85 à 90 % des embouteillages se produisent sur les autoroutes des régions urbaines. Dans le même temps, vu que les dépenses sont supérieures aux recettes et que les provisions du financement spécial pour la circulation routière (FSCR) seront quasiment épuisées d'ici fin 2018, un déficit se profile. Dans le message relatif au FORTA, le Conseil fédéral crée les conditions nécessaires au comblement des lacunes structurelles du système actuel, au financement à long terme des routes nationales et des contributions fédérales aux projets d'agglomération, et à l'élimination par étapes des goulets d'étranglement. La Suisse pourra ainsi continuer de profiter d'un réseau de transport de qualité.

Prise en compte des besoins effectifs

Le FORTA est illimité dans le temps, contrairement au fonds d'infrastructure actuel, et inscrit dans la Constitution. Il doit permettre de financer à la fois les dépenses relatives aux routes nationales et les contributions fédérales aux projets d'agglomération, ce qui améliorera la fiabilité de la planification et de la réalisation ainsi que la transparence. A l'instar du fonds d'infrastructure ferroviaire, le FORTA sera directement alimenté par des recettes à affectation obligatoire actuelles et à venir.

Afin de combler le déficit prévisible, le Conseil fédéral a décidé que le produit de l'impôt sur les véhicules automobiles serait désormais alloué au FORTA. Ces recettes ont atteint quelque 375 millions de francs par an ces dernières années. Le Conseil fédéral a aussi prévu de relever de 6 centimes par litre dans un premier temps la surtaxe sur les huiles minérales, qui est actuellement de 30 centimes par litre. Aucune réserve de fonds ne sera constituée : l'évolution effective des recettes et des dépenses sera déterminante, de même que le volume d'investissements requis. Les oppositions et les recours peuvent retarder les projets de construction. Par conséquent, le moment du relèvement de la surtaxe dépendra de l'évolution des réserves du fonds et des besoins effectifs, et pourrait intervenir vers 2018.

Les taxes sur les carburants n'ont plus été adaptées au renchérissement depuis des décennies : la surtaxe sur les huiles minérales n'a pas changé depuis 1974. Si l'on tient compte du renchérissement les 30 centimes ne valent plus aujourd'hui que la moitié de ce qu'ils valaient en 1974. Les prix à la consommation généraux ont plus que doublé depuis lors, et les salaires nominaux ont presque triplé. Par ailleurs, les véhicules immatriculés aujourd'hui consomment bien moins de carburant que ceux qui l'étaient par le passé. Ainsi, au regard du nombre moyen de kilomètres parcourus, la charge fiscale a considérablement baissé ces dernières années. C'est pourquoi le Conseil fédéral est d'avis que l'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales est raisonnable.

Le Conseil fédéral prévoit aussi, à titre de mesure supplémentaire qui devrait prendre effet à partir de 2020 au plus tôt, la possibilité d'une contribution financière par les véhicules à propulsion alternative (par ex. les voitures électriques), par exemple au moyen d'une redevance annuelle.

Les mesures prises au niveau des recettes pour combler le déficit prévisible devraient rapporter quelque 800 millions de francs par an entre 2018 et 2030. Du côté des dépenses, le Conseil fédéral s'efforcera de réaliser des gains en termes d'efficacité des routes nationales ainsi que des économies dans ce domaine, pour environ 200 millions de francs par an.

Le financement spécial pour la circulation routière (FSCR) et l'affectation de la moitié des recettes de l'impôt sur les huiles minérales seront maintenus parallèlement au FORTA. Le FSCR sert au financement des contributions destinées aux cantons. Celles qui sont versées pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques seront désormais illimitées dans le temps.

Programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales

Maintenir une infrastructure de transport performante exige non seulement de conserver et d'achever le réseau, mais aussi de procéder à des accroissements de capacité ciblés. Pour les routes nationales, ces derniers seront à l'avenir regroupés dans un programme de développement stratégique (PRODES) analogue à celui existant pour le rail et réalisés par étapes. Le Conseil fédéral soumettra au Parlement un message sur une phase d'aménagement en général tous les quatre ans et lui demandera simultanément le crédit d'engagement nécessaire. Les Chambres fédérales se prononceront non seulement sur les projets et sur leur degré de priorité, mais aussi sur leur financement. Elles détermineront les projets à réaliser, tous les quatre ans.

Le PRODES des routes nationales englobe actuellement des projets qui représentent un volume d'investissements de 16 milliards de francs. Il comprend les modules 1, 2 et 3 auparavant inclus dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement (PEG) ainsi que les compléments de réseau « contournement de Morges » et « autoroute du Glattal », qui doivent être intégrés dans le réseau des routes nationales. La planification relative à la suppression de ces deux goulets d'étranglement sérieux va donc pouvoir débuter.

Pour le Conseil fédéral, il est essentiel d'offrir un réseau de transport de qualité et de coordonner au mieux la planification du milieu bâti avec l'évolution des transports. La création du FORTA permet de mieux planifier les investissements nécessaires et d'en garantir le financement par analogie avec le fonds d'infrastructure ferroviaire. La cohérence entre le rail et la route s'en trouve renforcée.

Adresse pour l'envoi de questions:

Office fédéral des routes (OFROU)
Service de presse, tél. : +41 58 464 14 91

Auteur:

Conseil fédéral

Internet: <http://www.admin.ch/br/index.html?lang=fr>⁽¹⁾

Secrétariat général DETEC

Internet: <http://www.uvek.admin.ch/index.html?lang=fr&>⁽²⁾

Office fédéral des routes OFROU

Internet: <http://www.astra.admin.ch>⁽³⁾

Données en annexe:

[Message FORTA \(pdf, 1893kb\)](#)⁽⁴⁾ 

[Arrêté fédéral sur la création d'un FORTA \(pdf, 187kb\)](#)⁽⁵⁾ 

[Loi fédérale \(LFORTA\) \(pdf, 231kb\)](#)⁽⁶⁾ 

[Arrêté sur le réseau \(pdf, 271kb\)](#)⁽⁷⁾ 

[Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le Finfr \(pdf, 270kb\)](#)⁽⁸⁾ 

Références supplémentaires:

[Dossier: Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération \(FORTA\)](#)⁽⁹⁾ 

Tous les liens de cette(s) page(s)

1. <http://www.admin.ch/br/index.html?lang=fr>
2. <http://www.uvek.admin.ch/index.html?lang=fr&>
3. <http://www.astra.admin.ch>
4. <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/38314.pdf>
5. <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/38315.pdf>
6. <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/38316.pdf>
7. <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/38317.pdf>
8. <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/38318.pdf>
9. <http://www.uvek.admin.ch/themen/03527/03534/index.html?lang=fr>

<http://www.admin.ch/aktuell/00089/index.html?lang=fr>