

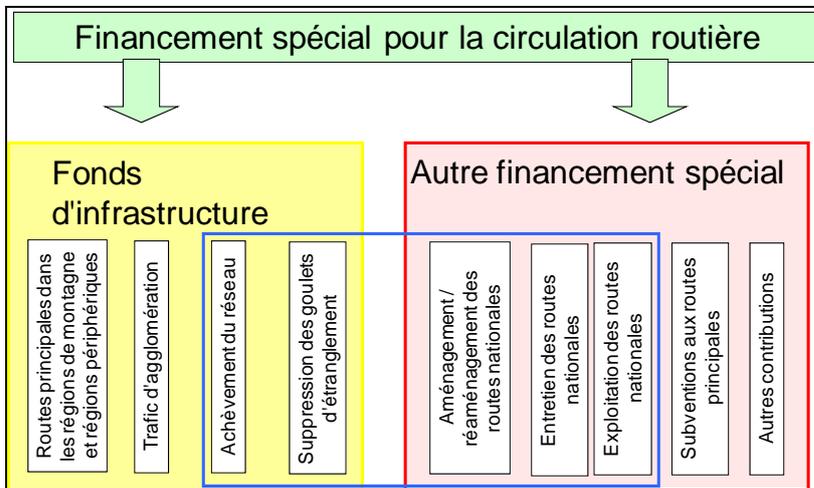


## Fiche d'information 2

### Financement de la circulation routière au niveau fédéral

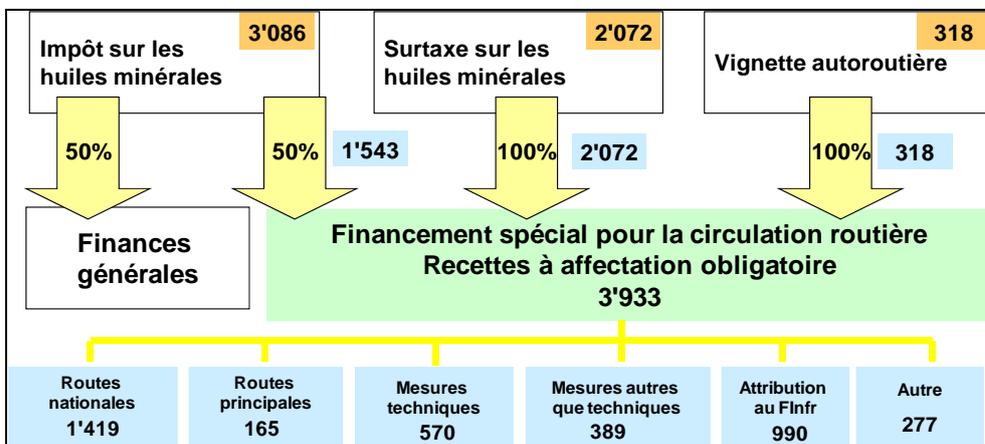
#### 1. Les recettes actuelles – Financement spécial pour la circulation routière (FSCR)

Les moyens à affectation obligatoire destinés au **Financement spécial pour la circulation routière (FSCR)** permettent de couvrir, entre autres, les dépenses liées aux routes nationales, les subventions pour la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés de même que les attributions au fonds d'infrastructure, les contributions aux coûts engendrés par les routes principales et les contributions aux grands projets ferroviaires (« part NLFA »).



*Illustration : Financement spécial pour la circulation routière (tâches spécifiques aux routes nationales entourées en bleu)*

Le FSCR est financé par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales (env. 45 centimes par litre de carburant ; dernier ajustement en 1993), la surtaxe sur les huiles minérales (env. 30 centimes par litre de carburant ; dernier ajustement en 1974) et le produit net de la vignette autoroutière (40 francs par année depuis 1995).



*Illustration : Flux financiers destinés aux routes au niveau fédéral pour 2009 en millions de francs*

## 2. Dépenses – besoins ordinaires

Les besoins ordinaires englobent notamment :

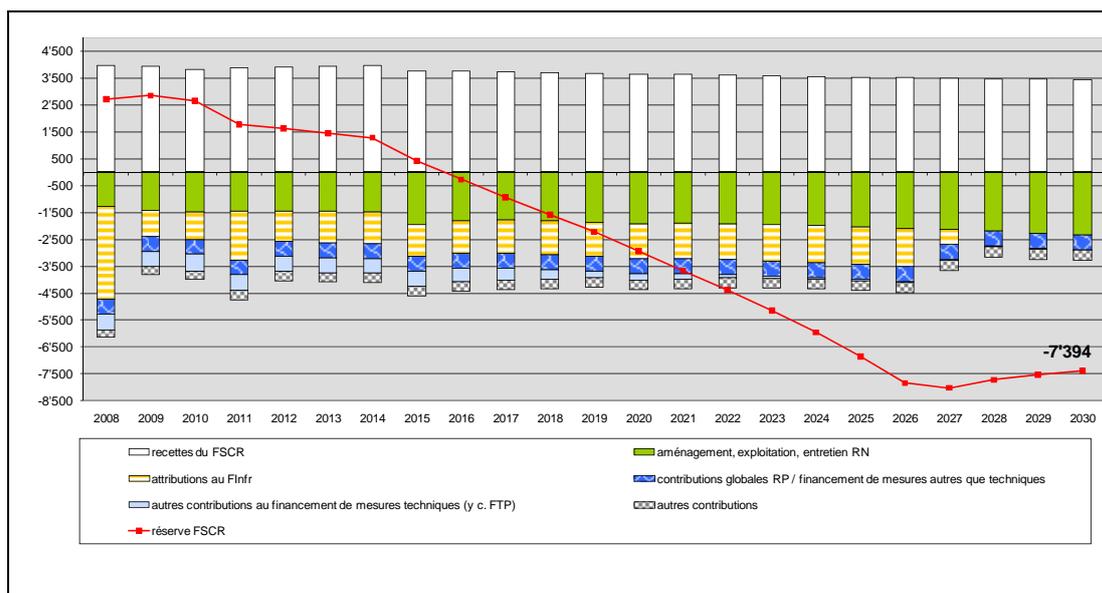
- les coûts liés à l'exploitation, à l'entretien et à l'aménagement du réseau des routes nationales ;
- les attributions au **fonds d'infrastructure (Flnfr)** destinées à l'achèvement du réseau des routes nationales, à l'élimination des goulets d'étranglement, aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, et aux contributions pour la conservation du réseau des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques ;
- les **autres contributions au financement de mesures techniques**, telles que les contributions aux grands projets ferroviaires (« part NLFA »), les subventions pour la promotion du trafic combiné et du transport ferroviaire de véhicules à moteurs accompagnés ou la contribution aux frais des mesures de protection de l'environnement nécessitées par le trafic routier ;
- la **participation générale** aux frais assumés par les cantons pour les routes ouvertes aux véhicules à moteur et sous la forme de subventions aux cantons qui sont dépourvus de routes nationales ouvertes au trafic.

## 3. Dépenses – besoins supplémentaires

Les besoins supplémentaires probables englobent notamment :

- les coûts liés à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau dans le cadre de la mise en œuvre du plan sectoriel des transports (ajout de 400 kilomètres de routes au réseau des routes nationales) ;
- les coûts liés à l'adaptation de l'arrêté du le réseau pour l'élimination des goulets d'étranglement (extensions du réseau, par ex. autoroute du Glattal, Morges-Ecublens) ;
- les coûts générés par le contre-projet à l'initiative populaire « Pour les transports publics ».

## 4. Menace d'une impasse financière



*Illustration : Scénario de base, recettes et dépenses en millions de francs selon les scénarios de l'Office fédéral des routes. Les données relatives aux recettes et aux dépenses des années 2010 à 2014 proviennent du budget 2011 et du plan financier 2012 à 2014 (état le 10 juin 2010)*

Les montants actuels ne suffiront pas à couvrir les besoins ordinaires, et la situation est encore plus précaire si l'on considère les besoins prévisibles liés aux tâches supplémentaires. Le financement de ces nouvelles tâches n'est en effet pas encore assuré et les recettes actuelles ne permettront pas de le faire. Le FSCR se trouvera alors dans une impasse financière.

## **5. Mesures prévues pour éviter l'impasse financière**

Afin de limiter l'ampleur de l'impasse financière, il convient d'améliorer l'efficacité lors de l'accomplissement des tâches. La mise en œuvre de la RPT a déjà représenté un grand pas dans cette direction. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) continuera à chercher et à utiliser le potentiel d'amélioration. À lui seul, un gain d'efficacité ne suffira cependant pas à prévenir le manque de moyens du FSCR et des mesures supplémentaires seront indispensables. Ainsi, le Conseil fédéral propose une procédure en deux étapes :

- **Étape 1 : augmentation du prix de la vignette autoroutière**

Il est prévu de financer l'adaptation de l'arrêté sur le réseau (ajout de 400 km de routes nationales) en augmentant le prix de la vignette autoroutière qui coûtera désormais entre 80 et 100 francs par année au lieu des 40 francs actuels. En même temps, une vignette dont la validité est limitée à un ou deux mois sera introduite pour un prix de 40 francs.

L'augmentation du prix de la vignette requiert une adaptation de la loi sur la vignette autoroutière. Toutes les recettes supplémentaires issues de cette mesure, qui peut être mise en œuvre à court ou à moyen terme, alimenteront le FSCR. Dans ce contexte, la nouvelle réglementation sur la vignette doit entrer en vigueur dès que les réserves du FSCR descendront sous le seuil d'un milliard de francs.

- **Étape 2 : augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales**

Une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales de 7 à 10 centimes par litre permet d'assurer le financement des « besoins ordinaires ». Dans le cadre de cette seconde étape, il convient en outre de prendre des décisions concernant le financement des autres besoins prévisibles, liés aux tâches supplémentaires. Le résultat de la votation populaire relative à l'initiative « Pour les transports publics » joue un grand rôle dans ce contexte.

L'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales requiert une adaptation de la loi sur l'imposition des huiles minérales, sachant que l'intégralité des recettes supplémentaires sera versée au FSCR. Le dernier ajustement de la surtaxe prélevée actuellement remonte à septembre 1974 et n'a depuis jamais été adapté à l'accroissement des dépenses dû au renchérissement. De fait, la valeur de la surtaxe fixée à l'époque a été dépréciée de moitié en raison du renchérissement. Cette mesure peut également être mise en œuvre à court ou à moyen terme.

## **6. Compatibilité d'une hausse de l'impôt**

L'impôt sur les huiles minérales est prélevé sous forme d'un montant fixe par quantité d'huile minérale vendue, sans ajustement automatique au renchérissement. La charge des kilomètres parcourus entraînée par les impôts sur les huiles minérales et la surtaxe sur les huiles minérales a tendanciellement baissé depuis 1993 (augmentation de l'impôt sur les huiles minérales). En effet, la charge entraînée par l'impôt pour une voiture de tourisme ayant une consommation moyenne et qui parcourt 100 km a réellement baissé d'un peu plus de 20 % entre 1993 et 2009.

## **7. Mesures à long terme**

À moyen ou à long terme, il sera probablement inévitable d'envisager une tarification de la mobilité comme moyen général de régler le financement des infrastructures de transport en Suisse. Compte tenu de la problématique du financement, toute proposition de solution mérite d'être analysée et discutée en détail. Un système de tarification de la mobilité conforme au principe de causalité, permettant de couvrir les frais et d'orienter le trafic représente un outil de gestion capable d'assurer le financement des infrastructures de transport, de garantir une utilisation optimale des capacités existantes et d'avoir une influence positive sur les perturbations du trafic, telles que les embouteillages. Les coûts économiques baisseront en conséquence.

20.01.2011