



## Fiche d'information

# Financement et instruments de planification des routes nationales

30.1.2013

<p>Financement spécial pour la circulation routière (FSCR)</p>	<p>Le FSCR, parfois appelé « caisse routière », est l'instrument de financement destiné aux infrastructures du trafic routier en Suisse. Les recettes et les dépenses qui y sont inscrites font partie intégrante des comptes de la Confédération et sont soumises au frein à l'endettement. Le FSCR vise principalement à financer la construction, l'entretien et l'exploitation du <b>réseau des routes nationales</b>. Toutefois, il permet également d'allouer des contributions aux cantons pour les routes principales, aux grands projets ferroviaires (« part NLFA »), à la promotion du trafic combiné et du transport ferroviaire de véhicules automobiles accompagnés ou aux mesures de protection de l'environnement rendues nécessaires par le trafic routier. Depuis 2008, il sert aussi à effectuer des versements au <b>fonds d'infrastructure</b>.</p> <p>Le FSCR est alimenté par l'<b>impôt sur les huiles minérales*</b> (recettes 2011 : 1,489 milliard), la <b>surtaxe sur les huiles minérales*</b> (1,994 milliard) et par la <b>vignette autoroutière</b> (produit net : 326 millions).</p> <p>En 2011, les recettes se sont élevées à 3821 millions de francs, tandis que les dépenses ont atteint 4576 millions. Cet excédent de charges de 755 millions a été couvert par les réserves du FSCR. Il s'explique par une attribution extraordinaire au fonds d'infrastructure pour un montant de 850 millions.</p> <p>* sans les recettes des carburants d'aviation, qui sont versées au financement spécial du trafic aérien</p>
<p>Déficit attendu</p>	<p>Le financement des routes nationales est encore assuré actuellement, mais il sera nécessaire d'agir à court et moyen termes. En effet, les besoins du FSCR dépassent ses recettes, si bien que ses réserves diminuent peu à peu. Un déficit est même attendu pour 2016.</p> <p>Les raisons qui expliquent cette évolution négative sont variées :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• du côté des recettes (impôt sur les huiles minérales, surtaxe sur les huiles minérales, vignette), il y a longtemps que le renchérissement n'a pas été adapté ;</li><li>• les coûts augmentent en raison des exigences accrues de la société en matière de sécurité dans les tunnels, de protection de l'environnement et de protection contre le bruit ;</li><li>• les recettes diminuent puisque les véhicules consomment moins ;</li><li>• pour faire face à la croissance du trafic et aux goulets d'étranglement qu'elle entraîne, il est nécessaire de procéder à un aménagement ciblé des tronçons fortement fréquentés ;</li><li>• les tâches à financer ont augmenté (exemple : nouvelles contributions</li></ul>

	<p>destinées aux mesures visant l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations), sans que des recettes supplémentaires puissent leur être allouées.</p> <p>Le Conseil fédéral lancera une consultation sur ses propositions pour combler ce déficit vraisemblablement au cours du premier semestre de 2013. Le relèvement de la surtaxe sur les huiles minérales sera discuté dans ce cadre.</p>												
Impôt sur les huiles minérales et surtaxe sur les huiles minérales	<p>L'<b>impôt sur les huiles minérales</b> est prélevé sur le pétrole, les autres huiles minérales, le gaz naturel et leurs produits dérivés ainsi que sur tous les carburants. La moitié de ses recettes sont versées au FSCR ; le reste revient à la caisse générale de la Confédération.</p> <p>Une <b>surtaxe sur les huiles minérales</b> est en outre perçue sur les carburants. Son produit est alloué intégralement au FSCR.</p> <p>Les montants perçus dépendent du produit et de son utilisation. Ils sont définis comme suit pour les carburants que sont l'essence et le diesel :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>essence (ct/l)</th> <th>diesel (ct/l)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Impôt sur les huiles minérales</b></td> <td>43,12</td> <td>45,87</td> </tr> <tr> <td><b>Surtaxe sur les huiles minérales pour les carburants</b></td> <td>30,00</td> <td>30,00</td> </tr> <tr> <td><b>Total</b></td> <td><b>73,12</b></td> <td><b>75,87</b></td> </tr> </tbody> </table>		essence (ct/l)	diesel (ct/l)	<b>Impôt sur les huiles minérales</b>	43,12	45,87	<b>Surtaxe sur les huiles minérales pour les carburants</b>	30,00	30,00	<b>Total</b>	<b>73,12</b>	<b>75,87</b>
	essence (ct/l)	diesel (ct/l)											
<b>Impôt sur les huiles minérales</b>	43,12	45,87											
<b>Surtaxe sur les huiles minérales pour les carburants</b>	30,00	30,00											
<b>Total</b>	<b>73,12</b>	<b>75,87</b>											
Vignette autoroutière	<p>Introduite en 1985, la <b>vignette autoroutière</b> pouvait être acquise au prix de 30 francs jusqu'en 1995, avant que son prix soit relevé à 40 francs. Elle doit obligatoirement être apposée sur les véhicules qui empruntent les routes nationales suisses de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes. En 2012, sa vente a généré un produit net de 326 millions de francs, entièrement versé au <b>FSCR</b>. Dans le message relatif à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, examiné actuellement par le Parlement, le Conseil fédéral propose de faire passer à 100 francs le prix de la vignette. Cette mesure doit permettre de financer l'exploitation et l'entretien des tronçons cantonaux transférés à la Confédération et intégrés dans le réseau des routes nationales dans le cadre du nouvel arrêté sur le réseau (NAR).</p>												
Fonds d'infrastructure (FInfr)	<p>Introduit en 2008, le fonds d'infrastructure (FInfr) doit assurer les conditions financières nécessaires pour faire face aux difficultés que connaissent les transports terrestres, avant tout sur le réseau des routes nationales et dans les agglomérations. Si aucune mesure n'est prise, des problèmes de circulation considérables risquent d'apparaître ces prochaines décennies en raison de l'augmentation de la mobilité.</p> <p>Le FInfr sert à financer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'achèvement du réseau des routes nationales ;</li> <li>• l'élimination des goulets d'étranglement dudit réseau ;</li> <li>• des contributions destinées aux infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations ;</li> <li>• des contributions destinées aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.</li> </ul> <p>Le FInfr est un compte spécial de la Confédération, doté d'un bilan et d'un compte de résultats. Il est alimenté par des attributions issues des comptes de la Confédération, qui sont débitées du FSCR. Les attributions au FInfr sont soumises au frein à l'endettement, contrairement aux prélèvements sur celui-ci. Depuis 2008, plus de 900 millions de francs en moyenne ont été alloués chaque année au FInfr (versements ordinaires).</p>												

	<p>Le Finfr dispose d'un crédit d'ensemble de 20,8 milliards de francs (indice des prix 2005, prix hors TVA), dont 5,5 milliards seront affectés ces 20 prochaines années à l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales.</p> <p>De plus amples informations sur le fonds d'infrastructure sont disponibles sur Internet :</p> <p><a href="http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=fr">http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=fr</a></p>
<p>Programme d'élimination des goulets d'étranglement (PEG)</p>	<p>La suppression des goulets d'étranglement sur les routes nationales relève du <b>fonds d'infrastructure</b>, qui la finance. Au total, 5,5 milliards de francs lui sont destinés, un montant alloué à l'aménagement de nouvelles voies de circulation sur les routes nationales existantes d'une longueur d'au moins deux kilomètres. Les goulets d'étranglement sont définis sur la base des données du comptage de la circulation, du modèle de trafic national et des prévisions concernant l'évolution démographique.</p> <p>Le deuxième message relatif au PEG et à l'allocation des moyens financiers supplémentaires nécessaires issus du crédit d'ensemble est en cours d'élaboration. Le Conseil fédéral devrait pouvoir l'approuver au printemps 2014, puis il reviendra en fin de compte au Parlement de décider quels seront les prochains goulets à supprimer et quels moyens financiers seront alloués à cette fin.</p> <p>De plus amples informations sur l'élimination des goulets d'étranglement sont disponibles sur Internet :</p> <p><a href="http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=f&amp;r&amp;msg-id=30041">http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=f&amp;r&amp;msg-id=30041</a></p>
<p>Nouvel arrêté sur le réseau (NAR)</p>	<p>Le tracé actuel du réseau des routes nationales a été défini pour l'essentiel dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, adopté en 1960. Or, cet « arrêté sur le réseau » ne répond plus entièrement aux besoins actuels et ne pourra pas non plus satisfaire les exigences futures. Ces dix dernières années, plus de trente demandes visant l'intégration de routes cantonales dans le réseau national ont été déposées au Parlement. C'est pourquoi le réseau des routes nationales a été réexaminé dans son ensemble.</p> <p>Le <b>plan sectoriel des transports</b>, approuvé en 2006 par le Conseil fédéral, définit des « critères fonctionnels » pour l'intégration au futur réseau. Ceux-ci découlent des objectifs de la Confédération en matière de politique des transports, de politique régionale et de politique d'aménagement du territoire. Les principales exigences sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• assurer le passage du trafic international de transit ;</li> <li>• relier la Suisse à l'étranger ;</li> <li>• relier entre elles les agglomérations suisses ;</li> <li>• desservir les grandes régions touristiques et les chefs-lieux cantonaux.</li> </ul> <p>Le Conseil fédéral a ainsi jeté les bases d'une adaptation de l'arrêté sur réseau. Cette dernière prévoit l'intégration de quelque 375 kilomètres de routes cantonales dans le réseau des routes nationales.</p> <p>Les coûts occasionnés par les nouveaux tronçons du réseau national entraîneront des charges supplémentaires de quelque 305 millions de francs par an pour la Confédération. Afin d'en assurer le financement, le Conseil fédéral propose de relever à 100 francs le prix de la <b>vignette autoroutière</b> annuelle et d'introduire une vignette valable deux mois au prix de 40 francs. Cette question</p>

	du prix de la vignette est en cours d'examen au Parlement.
Performance kilométrique sur le réseau des routes nationales	<p>Les routes nationales sont véritablement devenues l'épine dorsale du système de transport suisse. Alors qu'elles ne représentent qu'environ 2,5 % du réseau routier, elles absorbent quelque 40 % du trafic voyageurs et plus de 60 % du trafic marchandises.</p> <p>Dans l'ensemble, la prestation de trafic (nombre de voyageurs-kilomètres) a doublé depuis 1970 pour ce qui est du trafic voyageurs (tous modes de transport confondus). L'infrastructure routière doit absorber à elle seule environ 85 % de ce dernier.</p>
Aménagement	L'aménagement désigne les modifications des infrastructures existantes (par ex. parois antibruit, ouvrages de protection de l'environnement, passages à faune, voies supplémentaires, sécurité dans les tunnels, adaptation aux nouvelles prescriptions techniques et normes de sécurité, réaménagement de jonctions).
Construction	Par construction, il faut entendre la première réalisation de tronçons de route nationale (par ex. dans le cadre de l'achèvement du réseau).
Entretien	<p>L'entretien englobe les mesures visant la conservation du réseau et de la valeur des routes nationales existantes, par exemple la réfection du tracé ou la remise en état de ponts.</p> <p>L'entretien et l'aménagement d'un tronçon autoroutier sont généralement réalisés en même temps, dans le cadre du même projet.</p>
Exploitation	L'exploitation comprend notamment l'entretien des bermes centrales et des talus, le nettoyage, le déneigement ainsi que d'autres travaux similaires.
Bases légales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Constitution fédérale, en particulier les art. 83 et 86</li> <li>• Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin)</li> <li>• Loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin)</li> </ul>

30.1.2013