



---

# Financement des routes nationales

Fiche d'information – 27 septembre 2024

---

**L'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales sont financés par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le FORTA est un fond spécial à affectation obligatoire. Autrement dit, ses moyens financiers ne peuvent être alloués qu'à des tâches clairement définies.**

La Confédération se sert du FORTA, qui est alimenté intégralement par les automobilistes, pour financer ses tâches relatives aux routes nationales d'une part et au trafic d'agglomération d'autre part.<sup>1</sup> Les premières englobent :

- **l'achèvement du réseau** des routes nationales

Le réseau des routes nationales défini dans les années 60 est aujourd'hui pratiquement achevé, à l'exception de quelques rares tronçons. Pour des raisons historiques, ces derniers (notamment les tronçons de l'A9 en Valais ou la nouvelle Axenstrasse) seront achevés par les cantons concernés (achèvement du réseau). La Confédération en assure le financement grâce au FORTA.

- **l'exploitation, l'entretien et l'aménagement** des routes nationales

L'**exploitation** des routes nationales comprend toutes les tâches qui sont nécessaires au fonctionnement quotidien de ces voies (entretien des espaces verts, nettoyage des aires de repos, déneigement, etc.). L'exploitation englobe aussi les équipements d'exploitation et de sécurité, dans les tunnels par exemple, et les dépenses pour la gestion du trafic.

L'**entretien** permanent des routes est vital pour la mobilité. 15 % du tracé des routes nationales passent par des tunnels et 15 % supplémentaires par des ponts et des viaducs. En raison de leur ancienneté et de leur utilisation intensive, ces infrastructures routières complexes requièrent beaucoup d'entretien. La planification de l'entretien permet de garantir une exploitation sûre et durable des routes nationales.

L'**aménagement** inclut toutes les adaptations des routes nationales existantes à l'« état de la technique ». En font notamment partie les mesures de protection contre le bruit ou les mesures destinées à garantir la sécurité dans les tunnels.

- **l'accroissement des capacités et l'élimination des goulets d'étranglement**

L'accroissement des capacités et l'élimination des goulets d'étranglement comprennent tous les travaux de construction qui augmentent la capacité de transport des routes nationales (élargissements de voies, tunnels supplémentaires, etc.). La distinction terminologique s'explique uniquement par des raisons comptables (décisions différentes du Parlement).

---

<sup>1</sup> <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/strassenfinanzierung/naf.html>



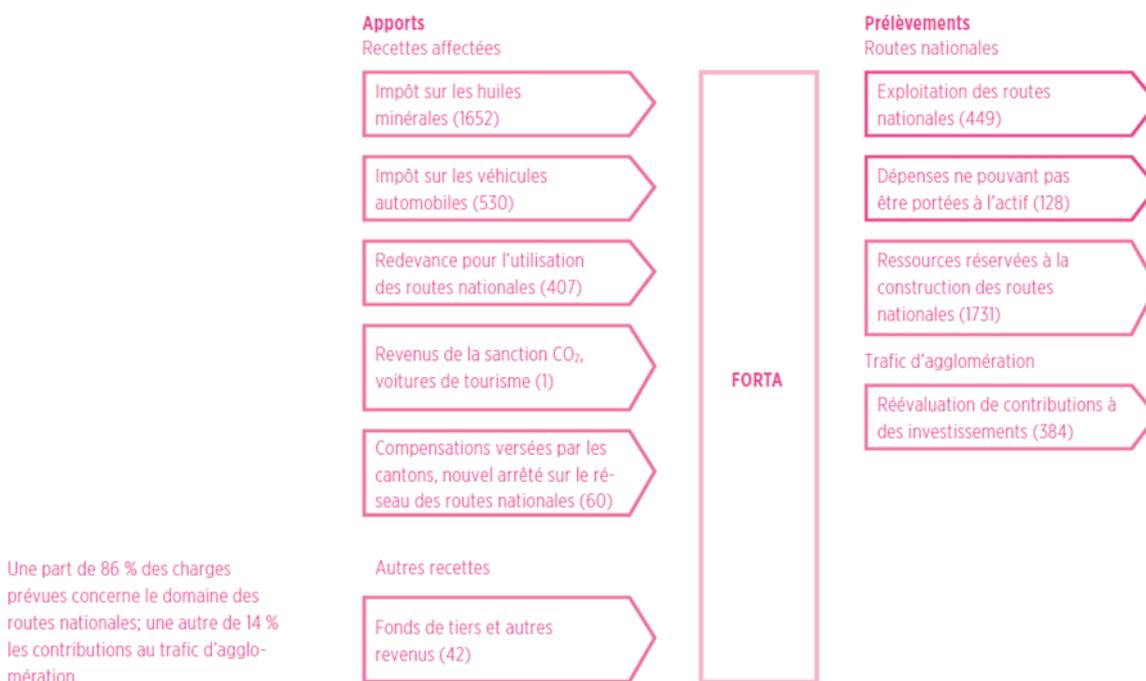
## Quelles recettes alimentent le FORTA ?

Le **FORTA est financé à 100 % par les automobilistes**. Il est alimenté par les taxes et revenus suivants :

- 100 % de la surtaxe sur les huiles minérales ;
- 100 % de la vignette autoroutière ;
- 100 % de l'impôt sur les véhicules automobiles ;
- en règle générale, 10 % de l'impôt sur les huiles minérales ;
- compensation des cantons au titre du transfert de routes cantonales à la Confédération dans le cadre du nouvel arrêté sur le réseau (NAR).

## Aperçu des flux financiers

Entre parenthèses: valeurs selon le budget 2024, en millions de francs



Source : DFF, message concernant le budget 2024, tome 1

## **Qui décide de l'utilisation des moyens du FORTA ?**

Il revient à l'Assemblée fédérale de décider du prélèvement des moyens financiers du FORTA. À cet effet, le Conseil fédéral lui soumet, généralement tous les quatre ans, le message relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales, à l'étape d'aménagement de ces dernières et au crédit d'engagement. Dans ce cadre, il lui transmet également les projets d'arrêtés fédéraux concernant respectivement le plafond des dépenses, l'étape d'aménagement des routes nationales et le crédit d'engagement.

Dans le message, le Conseil fédéral fournit des renseignements sur le contexte en matière de trafic, l'état des routes nationales et les goulets d'étranglement attendus sur le réseau des routes nationales. Sur cette base, il déduit les besoins financiers pour l'exploitation et l'entretien (y c. les aménagements au sens d'adaptations) et met à jour le programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales.

Le PRODES des routes nationales se répartit sur les horizons de réalisation 2030, 2040 et ultérieurs. Les projets d'extension des routes nationales sont affectés aux divers horizons de réalisation en fonction de la gravité du problème ainsi que de l'avancement de la planification. Le Conseil fédéral intègre les projets prêts à être réalisés dans une étape d'aménagement et demande les moyens nécessaires dans un crédit d'engagement ad hoc. L'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement étant sujet au référendum, le peuple et les cantons ont en définitive la possibilité de se prononcer sur le sujet.

Le Conseil fédéral propose un plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations. Il revient aux Chambres fédérales de se prononcer sur l'intégralité du plafond des dépenses, qui n'est pas sujet au référendum.