



12 décembre 2016

---

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

## Fiche d'information « Le projet FORTA en bref »

---

### Sommaire

Des bases solides garanties par le fonds .....	1
Des routes nationales performantes et bien entretenues .....	2
La Confédération encourage les projets en matière de transport dans les agglomérations.....	3
Comblement du déficit prévisible .....	3
Maintien du financement spécial pour la circulation routière .....	3

Depuis 1960, le trafic individuel motorisé a plus que quintuplé et il continuera de progresser si l'on en croit les perspectives d'évolution du transport 2040 de la Confédération. Cette évolution surcharge les infrastructures, augmente les coûts d'exploitation et d'entretien, et entraîne des problèmes de circulation, en particulier dans les villes et les agglomérations. Pour faire face à cette mobilité croissante, des investissements supplémentaires s'imposent. Le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) garantit le financement nécessaire sur le long terme. À l'instar du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), un fonds de durée illimitée sera créé par voie constitutionnelle. Son financement reposera sur plusieurs sources : la caisse fédérale, les automobilistes et les cantons y apporteront leur contribution.

### Des bases solides garanties par le fonds

Le financement des routes nationales est actuellement assuré par le financement spécial pour la circulation routière (FSCR), communément appelé caisse routière. Celui-ci est alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales, par la surtaxe sur les huiles minérales et par le produit de la vignette autoroutière. Le FSCR finance aussi entre autres les contributions fédérales pour les routes cantonales. En outre, quelque 900 millions de francs sont versés chaque année au fonds d'infrastructure (Flnfr). Ce dernier finance les projets relatifs aux routes nationales en vue de l'achèvement du réseau ou de l'élimination des goulets d'étranglement, de même que les contributions aux projets de transports dans les villes et les agglomérations ainsi que les contributions pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

Le Flnfr est limité dans le temps. Des fonds complémentaires sont donc nécessaires pour pouvoir réaliser de nouveaux investissements. Le Conseil fédéral et le Parlement proposent à cette fin la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Inscrit dans la Constitution à l'instar du FIF, le FORTA sera de durée illimitée et assurera le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération. En outre, il servira également à l'avenir à financer l'exploitation et l'entretien des routes nationales. Enfin, il améliorera la fiabilité de la planification et de la réalisation.

Afin de doter le fonds de moyens suffisants et de combler le déficit prévisible, le Conseil fédéral et le Parlement proposent les mesures suivantes :

- À l'avenir, l'impôt sur les véhicules automobiles sera affecté au FORTA et non plus à la caisse fédérale (nouvelle affectation obligatoire ; env. 400 millions de francs par an).
- À compter de 2018 et de 2020, respectivement 5 % et en général 10 % du produit de l'impôt sur les huiles minérales seront reversés au FORTA (nouvelle affectation obligatoire ; env. 125 et 250 millions de francs par an).
- Une redevance sur les véhicules électriques sera prélevée à partir de 2020 (nouvelles recettes et affectation obligatoire ; env. 90 millions de francs par an).
- Compensation des cantons (nouvelles recettes à partir de 2020 ; env. 60 millions de francs par an).
- Relèvement de la surtaxe sur les huiles minérales de 4 centimes par litre de carburant (recettes supplémentaires escomptées d'env. 200 millions de francs par an), au plus tôt en 2019.

Ces mesures seront assumées tant par les usagers de la route que par la Confédération et les cantons. Elles généreront pour le FORTA des recettes supplémentaires de près d'un milliard de francs par an. Ainsi, avec les sources actuelles à affectation obligatoire (produit de la surtaxe sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière), le fonds disposera de quelque trois milliards de francs par an.

⇒ *Pour en savoir plus : cf. fiche d'information « Le FORTA, un fonds aux bases solides »*

## Des routes nationales performantes et bien entretenues

Maintenir une infrastructure de transport performante exige de procéder à des accroissements de capacité ciblés. Pour les routes nationales, ces derniers seront définis dans le cadre d'un **programme de développement stratégique (PRODES des routes nationales)** analogue à celui existant pour le rail et réalisés par étapes. L'aménagement est coordonné avec les projets ferroviaires et les projets en matière de transport pour les agglomérations. Le Conseil fédéral soumettra au Parlement un message sur une étape 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, tous les quatre ans, les nouveaux projets à réaliser. L'étape de réalisation 2030 comprend des projets d'élimination des goulets d'étranglements sur les routes nationales, pour un montant de 6,5 milliards de francs.

Parallèlement à la question de l'aménagement, près de 2,2 milliards de francs seront consacrés chaque année à l'exploitation, à l'entretien et aux adaptations, lesquelles comprennent notamment des mesures visant à améliorer la gestion du trafic et à optimiser l'utilisation des capacités existantes.

Le projet FORTA prévoit également l'intégration de quelque 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau des routes nationales. Le réseau autoroutier actuel, qui est quasiment achevé, a été décidé en 1960 et il est juridiquement ancré dans l'**arrêté sur le réseau (NAR)**. Depuis lors, les adaptations sont restées minimales, malgré l'augmentation de la population qui est passée de 5,4 à 8 millions d'habitants et le quintuplement du trafic routier. Pour satisfaire les nouveaux besoins, le Parlement a décidé d'intégrer 400 kilomètres de tronçons cantonaux au réseau des routes nationales, ce qui permet de mieux raccorder à ce dernier des villes et agglomérations de taille moyenne ainsi que des régions de montagne et des régions rurales. Les cantons contribueront à l'exploitation et à l'entretien de ces tronçons à hauteur de 60 millions de francs par an.

Parmi les tronçons désormais couverts par l'arrêté sur le réseau figurent Berne – Bienne, Bellinzzone – Locarno, Spiez – Kandersteg et Gampel – Goppenstein (accès aux terminaux de transbordement des automobiles au Lötschberg), la route du col du Julier ou encore la liaison du Hirzel.

⇒ *Pour en savoir plus : cf. fiche d'information « Réseau de routes nationales tourné vers l'avenir »*

## La Confédération encourage les projets en matière de transport dans les agglomérations

Les plus grands défis en matière de transport se retrouvent dans les villes et les agglomérations. En effet, celles-ci ne sont pas en mesure de financer seules les adaptations et les aménagements nécessaires des infrastructures de transport. C'est la raison pour laquelle la Confédération subventionne depuis 2008 des projets d'agglomération avec des ressources issues du fonds d'infrastructure de durée limitée. Ce financement est conditionné à l'existence de projets au travers desquels les cantons, les villes et les communes coordonnent entre elles l'évolution des transports et de l'urbanisation, et planifient ensemble les investissements dans les infrastructures de transport.

Ces dernières années, les projets d'agglomération sont devenus un pilier central de la planification des transports et de l'aménagement du territoire. De nombreux projets relatifs aux routes et aux transports publics ainsi qu'à la mobilité piétonne et au trafic cycliste n'ont pu être concrétisés qu'avec la participation de la Confédération. Jusqu'à présent, 45 des 55 agglomérations ont pu bénéficier de ressources fédérales provenant du fonds d'infrastructure. Sur les 6 milliards de francs dont il disposait, le Parlement en a déjà débloqué 5,8 milliards, qu'il a mis de côté pour des projets concrets.

Le projet FORTA garantit sur le long terme que la Confédération continuera de cofinancer les projets d'agglomération. Dans un premier temps, quelque 390 millions de francs par an seront investis dans l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations.

⇒ *Pour en savoir plus : cf. fiche d'information « Renforcement du trafic d'agglomération »*

## Comblement du déficit prévisible

Même si le financement des routes nationales reste assuré pour le moment, les réserves s'amenuisent. Si des mesures correctives ne sont pas prises, un déficit pourrait apparaître dès 2018/2019, et ce pour deux raisons : d'une part, les dépenses augmentent et, d'autre part, les recettes diminuent.

Les dépenses sont en hausse, car les routes nationales sont de plus en plus sollicitées, ce qui entraîne une augmentation des coûts d'exploitation et d'entretien. Des aménagements ciblés sont par ailleurs nécessaires pour maintenir la capacité du réseau de transport. Les coûts augmentent aussi du fait que de nombreux tunnels et ponts doivent faire l'objet d'une réfection en raison de leur ancienneté et que les exigences croissent (par ex. protection contre le bruit, sécurité, dangers naturels ou encore passages à faune). Les recettes (en valeurs réelles) baissent, car les tarifs de l'impôt sur les huiles minérales n'ont plus été adaptés au renchérissement depuis des décennies, plus précisément depuis 1974 pour la surtaxe sur les huiles minérales et depuis 1993 pour l'impôt sur les huiles minérales. Or, la hausse des prix se répercute intégralement sur les coûts de construction et d'entretien, provoquant ainsi un déséquilibre financier. Les revenus diminuent aussi, parce que les voitures de construction récente consomment de moins en moins voire ne consomment plus de carburant fossile.

⇒ *Pour en savoir plus : cf. fiche d'information « Évolution relative aux impôts sur les huiles minérales »*

## Maintien du financement spécial pour la circulation routière

L'actuel financement spécial pour la circulation routière (FSCR) sera maintenu, mais sous une forme modifiée, et sera alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales (2015 : 1,390 milliard de francs). Cette structure financera toutes les tâches et dépenses liées à la circulation routière qui ne relèvent pas du FORTA. Il s'agit essentiellement des contributions fédérales versées aux cantons (transferts financiers), parmi lesquelles les contributions aux coûts pour les routes principales (versement en 2015 : 175 millions de francs), les contributions routières générales versées aux cantons (357 millions de francs) ainsi que les contributions pour le maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (46 millions de francs). Le FSCR financera également les contributions au fonds d'infrastructure ferroviaire ainsi que celles destinées au transfert du trafic de marchandises, à la protection de la nature et du paysage, et à la prévention des dangers naturels (613 millions de francs).

⇒ *Pour en savoir plus : cf. fiche d'information « Le nouveau rôle de la caisse routière »*