



Infrastructures

Financement solide ***pour les routes de demain***

16.12.2016

D'un coup d'oeil

economiesuisse soutient le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération adopté par le Parlement, sur lequel nous voterons le 12 février. Avec le FORTA, la route – mode de transport de loin le plus important – dispose d'une base de financement solide et un programme d'aménagement stratégique.

Inhalt

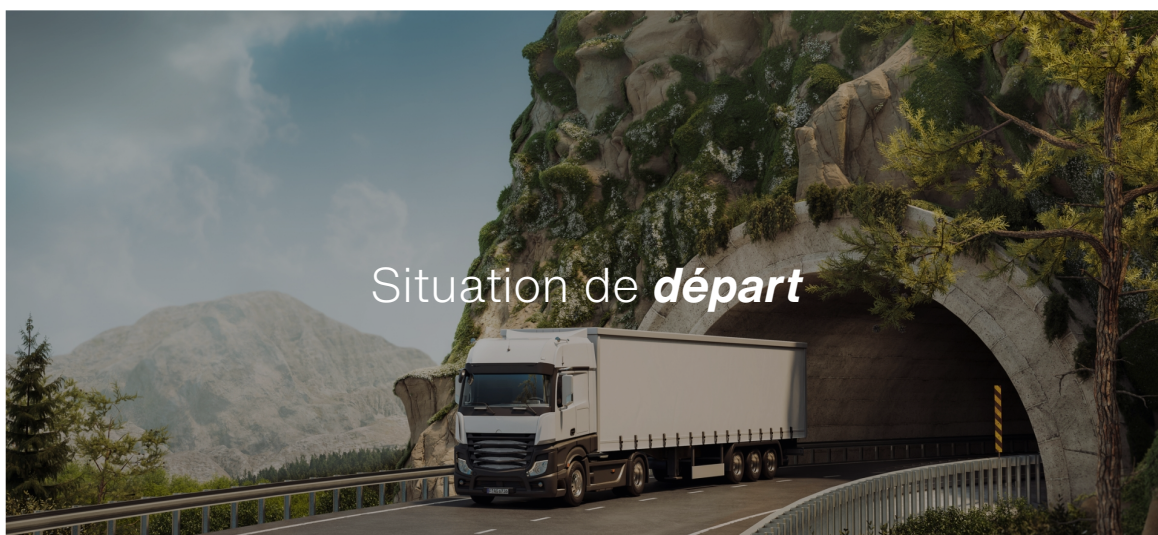
1. L'essentiel en bref
2. Position d'economiesuisse
3. Situation de départ
4. Le FORTA est la solution
5. L'économie dit Oui à un FORTA équilibré

L'essentiel en bref

Les routes nationales et les réseaux routiers des agglomérations font partie des infrastructures les plus sollicitées du pays. Face à la croissance pronostiquée du trafic, il est urgent de développer et d'aménager ces infrastructures de transport essentielles. En même temps, le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération n'est pas garanti sur le long terme. Pour y remédier, le Conseil fédéral et le Parlement proposent de créer un nouveau fonds, le FORTA, qui assurera durablement le financement et l'aménagement des infrastructures routières clés au niveau national et du système de transport dans les agglomérations. economiesuisse appuie le projet adopté par le Parlement, largement soutenu, et recommande de voter Oui le 12 février 2017.

Position **d'économiesuisse**

- économiesuisse dit Oui au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).
- Avec le FORTA, la route – mode de transport de loin le plus important – reçoit une base de financement solide et un programme d'aménagement stratégique.
- En prévoyant également un fonds sans limite temporelle ancré dans la Constitution pour la route, le projet parachève le financement des modes de transport rail (FAIF) et route (FORTA).
- Le FORTA est nécessaire pour éliminer les goulets d'étranglement et développer le réseau des routes nationales.
- Le FORTA aide à alléger les problèmes de trafic dans les villes et les agglomérations. Sans ce fonds, les subsides fédéraux destinés aux projets d'agglomération prendront fin.



Les routes nationales et les réseaux routiers des agglomérations sont parmi les infrastructures de transport les plus sollicitées du pays. Face à la croissance pronostiquée du trafic, il est urgent de les aménager et de les développer. En même temps, le financement n'est pas garanti sur le long terme. Pour y remédier, le Conseil fédéral et le Parlement proposent de créer un nouveau fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). economiesuisse soutient ce projet et recommande de voter Oui le 12 février 2017.

Défi n° 1 : goulets d'étranglement sur le réseau routier national

Les routes nationales sont l'épine dorsale du réseau routier suisse. Totalisant 1900 km, elles ne représentent que 2,5 % du réseau routier, mais absorbent environ 45 % du trafic voyageurs et 70 % du trafic marchandises.

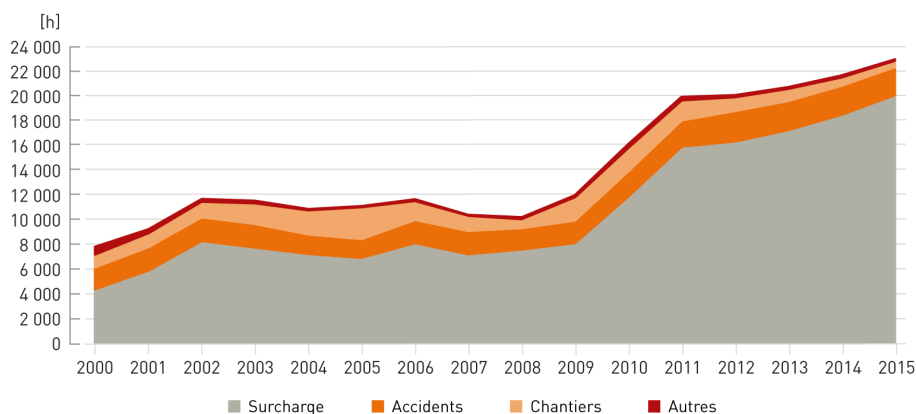
Le trafic sur les routes nationales a fortement augmenté. Depuis 1990, la circulation a ainsi plus que doublé, tandis que l'aménagement et le développement du réseau – reposant sur un concept de 1960 – n'a pas suivi. Résultat : des embouteillages toujours plus importants, atteignant près de 22 000 heures par an, soit deux fois plus qu'en 2008. Leur coût pour l'économie est chiffré à 1,6 milliard de francs par an.

Pour un réseau de routes nationales viable, il faut des investissements dédiés à l'élimination des goulets et à l'aménagement de l'infrastructure.

Graphique 1

Le nombre d'heures d'embouteillage ne cesse de croître. Sur les routes nationales, il a plus que doublé depuis 2008.

Évolution des heures d'embouteillage sur le réseau des routes nationales



Source: Astra
www.economiesuisse.ch

Défi n° 2 : goulets d'étranglement dans les agglomérations

Les villes et les agglomérations sont les principales régions de croissance de Suisse. Par conséquent, les problèmes de trafic se concentrent dans et autour de ces centres urbains. Selon la Confédération, l'évolution du trafic sera marquée par une forte augmentation d'ici à 2040, entraînée par la croissance démographique et économique, mais aussi par la mobilité individuelle toujours plus importante. Le volume du trafic dans les agglomérations pourrait donc augmenter rapidement.

Avec les programmes d'agglomération, la Confédération a dans ce contexte créé un instrument permettant de soutenir les cantons et les communes dans leurs efforts de développer les infrastructures de transport.

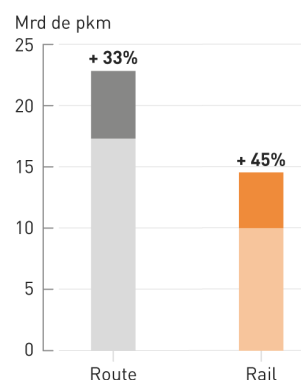
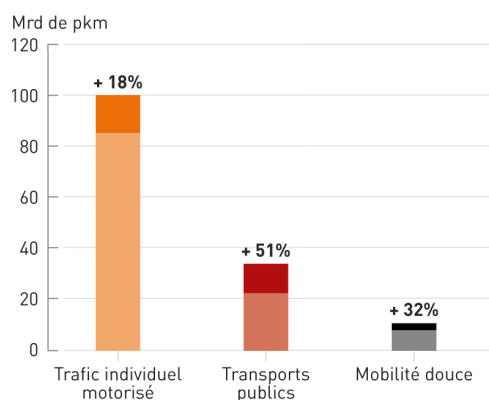
Comme le financement des programmes d'agglomération existants via le fonds d'infrastructure est limité dans le temps, il faut une nouvelle solution pour le trafic d'agglomération.

Graphique 2

Le trafic connaîtra une croissance marquée d'ici à 2040. Dans le trafic voyageurs, elle sera très forte pour les transports publics. Dans le trafic marchandises, le rail progressera plus vite que la route. La croissance se focalisera sur les centres économiques et démographiques du pays.

Prestations de transport et hausse du trafic voyageurs et marchandises

► 2010 à 2014, en milliards de personnes-kilomètres et tonnes-kilomètres



Source: ARE
www.economiesuisse.ch

Défi n° 3 : déclin du financement par l'impôt sur les huiles minérales

Aujourd'hui, les routes nationales et le trafic d'agglomération sont financés par l'impôt sur les huiles minérales et la vignette autoroutière. Le produit de l'impôt et de la surtaxe sur les huiles minérales est la principale source de financement de l'infrastructure routière. Les recettes ont baissé, de près de 10 % entre 2008 et 2015. Une tendance qui devrait se poursuivre ces prochaines années, même si le trafic augmente. Cela est dû à l'apparition de moteurs plus efficaces, qui consomment de moins en moins de carburant. En vingt ans, la consommation moyenne des voitures neuves a baissé de plus d'un tiers, de 9 à 5,8 litres aux 100 kilomètres. Par ailleurs, un nombre croissant d'automobilistes ne participent pas au financement des routes car ils se tournent vers des véhicules électriques.

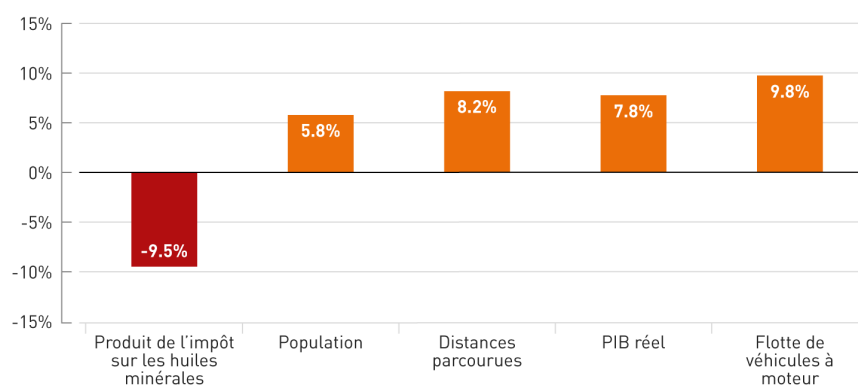
Pour un financement solide des routes nationales et du trafic d'agglomération, il faut donc une nouvelle base financière non limitée dans le temps et tenant compte des formes alternatives de propulsion.

Graphique 3

Malgré la croissance de la population et du trafic, le produit de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire a baissé ces dernières années.

Évolution, en comparaison, du produit de l'impôt sur les huiles minérales

► 2010 à 2015



Source: DETEC
www.economiesuisse.ch



Avec le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), le Conseil fédéral et le Parlement proposent une solution solide pour le futur financement des infrastructures routières. Le fonds recevra de nouveaux moyens affectés à hauteur d'un milliard de francs par an. Il remplacera le fonds d'infrastructure limité dans le temps, utilisé jusqu'ici pour financer les projets d'agglomération et les projets des routes nationales (élimination de goulets, achèvement du réseau). L'exploitation et l'entretien des routes nationales, couverts à ce jour par le financement spécial de la circulation routière (FSCR), seront également transférés au FORTA.

Comme pour le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), l'on crée ainsi et inscrit dans la Constitution un plan de financement sans limite temporelle, couvrant les dépenses dans le domaine des routes nationales. Les investissements dans l'exploitation, l'entretien, l'élimination des goulets et l'achèvement du réseau des routes nationales seront désormais financés à partir de la même enveloppe. Une compétition se crée ainsi, à juste titre, autour des moyens alloués aux différentes dépenses pour les routes nationales et chaque nouvel investissement devra tenir compte des coûts consécutifs.

Comme pour l'infrastructure ferroviaire, les recettes du fonds seront affectées à l'aménagement du réseau des routes nationales selon un programme de développement stratégique (STEP). Les contributions au trafic d'agglomération seront versées par le FORTA dans le cadre de programmes d'agglomération. Tous les quatre ans en général, le Parlement votera les nouveaux projets pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Graphique 4

L'affectation obligatoire de l'impôt sur les véhicules automobiles, l'affectation renforcée du produit de l'impôt sur les huiles minérales, une nouvelle taxe sur les véhicules à propulsion alternative et des subsides des cantons alimenteront le FORTA.

Sources de revenus et dépenses affectées du FORTA

► Versements (recettes)

Actuels moyens affectés

- 100 % surtaxe sur huiles minérales
- 100 % vignette autoroutière

Nouveaux moyens affectés

- 100 % impôt sur les véhicules automobiles*
- 10 % impôt sur huiles minérales
- 100 % taxe sur véhicules électriques

Cantons (nouveau)

Contribution compensatoire des cantons pour le développement du réseau des routes nationales

FORTA

► Prélèvements (dépenses)

Routes nationales

- exploitation
- entretien
- élimination de goulets d'étranglement
- achèvement

Contributions aux projets d'agglomération

- entre autres pour
- routes
- chemins pour piétons et pistes cyclables
- bus et tram

* au besoin, des apports de l'impôt sur les véhicules automobiles seront portés au crédit du financement spécial de la circulation routière (FSCR)

Source: DETEC
www.economiesuisse.ch

Le financement spécial de la circulation routière (FSCR) sera maintenu en plus du FORTA, mais les dépenses liées au réseau des routes nationales (exploitation, entretien) seront entièrement transférées au FORTA. Les postes maintenus dans le FSCR concerneront essentiellement des paiements compensatoires annuels aux cantons et au chemin de fer (trafic combiné). Ces dépenses de transfert seront financées par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales.

Nouveaux moyens financiers pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Pour garantir le financement à long terme du réseau des routes nationales et des infrastructures de transport dans les agglomérations, le FORTA sera doté de près de trois milliards de francs par an. À côté des moyens à affectation obligatoire existants pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (100 % du produit de la surtaxe sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière), le FORTA sera alimenté par les recettes additionnelles suivantes, totalisant environ un milliard de francs.

- 10 % du produit de l'impôt sur les huiles minérales : sauf programmes d'économies de la Confédération, 10 % supplémentaires du produit de l'impôt sur les huiles minérales bénéficieront au secteur routier, soit près de 250 millions de francs par an. En tout, la route touchera donc 60 % du produit de l'impôt sur les huiles minérales (50 % FSCR, 10 % FORTA). 40 % continueront d'être versés à la caisse fédérale.
- 100 % de la taxe d'importation de véhicules : la Confédération prélève un impôt de 4 % sur l'importation de véhicules ou de leurs composants. Ces recettes d'environ 400 millions de francs étaient jusqu'ici versées au budget fédéral. Elles seront désormais allouées au FORTA.
- Hausse de la surtaxe sur les huiles minérales : les usagers de la route seront également appelés à augmenter leur contribution, afin que les recettes suivent la hausse des dépenses d'entretien, d'exploitation et d'aménagement. Le projet du FORTA prévoit une hausse de 4 cts/litre pour la surtaxe sur les huiles minérales, mais uniquement si les réserves du fonds tombent au-dessous de 500 millions de francs.
- Taxe sur les véhicules électriques : les propriétaires de véhicules non soumis aux impôts sur les carburants devront participer davantage au financement des routes. À partir de 2020, les détenteurs de véhicules électriques paieront une taxe pour financer les infrastructures.
- Contribution compensatoire des cantons : à l'avenir, les cantons alimenteront le FORTA à hauteur de 60 millions de francs par an. En contrepartie, la Confédération intégrera 400 km de routes cantonales au réseau des routes nationales.

Graphique 5

Les usagers de la route devront aussi contribuer, mais la hausse de 4 cts/litre de la surtaxe sur les huiles minérales ne prendra effet que si l'argent devait manquer pour des projets prêts à être réalisés.

Aperçu des recettes à la disposition du FORTA

► en millions de francs par an

Actuels moyens affectés	2 186 millions de francs
100 % du produit de la surtaxe sur les huiles minérales	1 850 (état 2015)
100 % des recettes de la vignette autoroutière	336 (état 2015)
Nouvelles sources de revenus	1 000 millions de francs
10 % du produit de l'impôt sur les huiles minérales (généralement)	250 (à partir de 2018)
100 % des recettes de la taxe d'importation de véhicules	400 (à partir de 2018)
Hausse de la surtaxe sur les huiles minérales de 4 cts/litre de carburant	200 (en cas de besoin)
Taxe sur les véhicules électriques	90 (à partir de 2020)
Contribution compensatoire des cantons	60 (à partir de 2020)
Total des moyens pour le FORTA	3 186 millions de francs

Source: DETEC
www.economiesuisse.ch

Cela montre que l'on recourt à différentes sources de financement pour contrer la menace d'impasse financière. Outre les usagers de la route, la Confédération et les cantons contribueront également à une base financière solide pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. La surtaxe sur les huiles minérales n'augmentera pourtant que si l'argent manque pour des projets prêts à être réalisés. Il ne s'agit pas de constituer des réserves.

Aménagement des routes nationales, nouvelles infrastructures pour les agglomérations

Les moyens du FORTA serviront d'une part à développer le réseau des routes nationales et contribueront d'autre part à améliorer les infrastructures pour le trafic d'agglomération.

Routes nationales

Pour les années à venir (2018-2030), le besoin de financement du réseau des routes nationales s'élèvera en moyenne à 3,1 milliards de francs par an. Le FORTA permet d'investir dans les domaines suivants :

- Élimination des goulets/compléments du réseau : si l'on veut que les infrastructures de transport continuent de rester performantes et de répondre aux exigences de l'économie et de la population, il faut éliminer les goulets d'étranglement du réseau des routes nationales en complétant celui-ci et en construisant des voies de circulation additionnelles (contournement de Morges, autoroute de Glatttal). Tous les quatre ans, le Conseil fédéral soumettra au Parlement un plan d'extension selon les priorités fixées par le programme d'aménagement stratégique. Dans un premier temps, l'investissement consenti à l'horizon 2030 s'élève à 3,9 milliards de francs.

Graphique 6

Le pays tout entier profite des investissements dans l'élimination des goulets et l'intégration de nouveaux tronçons au réseau des routes nationales, qui est ainsi adapté à l'urbanisation et à l'évolution démographique.

Le FORTA bénéficie à toute la Suisse



- Exploitation et entretien : les dépenses pour l'exploitation et l'entretien des routes nationales ont augmenté ces dernières années. Le trafic augmente et les routes sont très sollicitées, ce qui pose de grandes exigences en termes de frais d'exploitation et d'entretien. De nombreux ouvrages tels que ponts et tunnels devront en outre bientôt être assainis. Les travaux pour la sécurité dans les tunnels ou la protection contre le bruit coûtent aussi toujours plus.
- Achèvement du réseau : seuls 96 % du réseau des routes nationales planifié il y a plus de 50 ans ont été construits à ce jour. Il manque encore 70 km de routes nationales dans les cantons du Valais, de Berne et du Jura. La Confédération porte la charge principale pour l'achèvement du réseau des routes nationales.
- Extension du réseau : en reprenant 400 km de routes cantonales, la Confédération étend son réseau de routes nationales. Avec ces nouveaux tronçons, des villes moyennes ainsi que des régions périphériques et de montagne seront mieux rattachées au réseau des routes nationales.

Graphique 7

L'exploitation et l'entretien des routes nationales constituent le premier poste des dépenses du FORTA. Quelque 650 millions de francs seront investis chaque année dans l'élimination des goulets d'étranglement.

Besoins de financement des routes nationales

► nominal, en millions de francs, moyenne 2018-2030

Domaines de dépenses routes nationales	en millions de francs
Élimination de goulets/compléments du réseau	659
Achèvement du réseau	279
Exploitation et entretien (y c. extensions du réseau)	2208
– Exploitation	484
– Entretien	1174
– Adaptations	550
Total	3146

Source: DETEC
www.economiesuisse.ch

Trafic d'agglomération

Une enveloppe de 390 millions de francs par an est prévue pour les contributions au trafic d'agglomération entre 2018 et 2030. La Confédération soutient des projets triés sur le volet à hauteur de 30 % au moins et 50 % au plus des coûts d'investissement. Les contributions fédérales sont allouées de manière ciblée aux projets de routes, bus ou trams ainsi qu'aux infrastructures pour piétons et cyclistes. Les exigences de qualité sont très élevées pour les projets d'agglomération des cantons et communes. L'élaboration, l'examen et la réalisation suivent un rythme quadriennal.



Doté d'une base de financement solide, le FORTA permet de développer de manière ciblée les infrastructures de transport cruciales pour l'économie et la société. Les routes nationales, en tant qu'épine dorsale de notre infrastructure de transport, et les agglomérations, en tant que centres du développement économique et démographique, font face à de gros défis de circulation. Le FORTA apporte des solutions.

Le Conseil national a accepté la modification constitutionnelle requise par 146 voix contre 48 et 4 abstentions, le Conseil des États par 41 voix contre 1 et 2 abstentions. *economiesuisse* soutient le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération adopté par le Parlement pour les raisons suivantes :

Développer les infrastructures de transport à long terme

Des infrastructures de transport performantes et au financement solide sont un facteur clé pour la place économique suisse. La base solide créée avec le financement ancré dans la Constitution permet de développer l'infrastructure des routes et du trafic d'agglomération dans l'ensemble du pays, selon les besoins. Vu les goulets d'étranglement existants et la croissance du trafic pronostiquée, il y a urgence en la matière. Avec le FORTA, la route – mode de transport de loin le plus important pour les voyageurs et les marchandises – reçoit une base de financement solide et un programme d'aménagement stratégique. Le FORTA est la bonne réponse aux défis qui se posent dans les agglomérations et sur le réseau des routes nationales. Ce choix s'impose pour garantir la compétitivité internationale de notre infrastructure de transport.

Parachever le financement solide des modes de transport

Il faut une solution pour prendre le relais du fonds d'infrastructure limité dans le temps, afin de pouvoir poursuivre les investissements. Le FORTA ancre dans la Constitution un fonds sans limite temporelle. La route est ainsi mise sur pied d'égalité avec le rail, qui a obtenu en 2014 déjà un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), avec la votation sur le FAIF. Avec le FORTA, les routes nationales et le trafic d'agglomération bénéficieront d'une plus grande sécurité de planification et de réalisation. Par ailleurs, un plan de financement commun garantit plus de flexibilité et de transparence dans l'affectation des moyens. Le nouveau fonds permet de parachever le financement solide des modes de transport route et rail, sans pour autant trop alourdir la facture pour les automobilistes, car la surtaxe sur les huiles minérales n'augmentera que si l'argent manque pour des projets prêts à être réalisés (pas de réserves).

Éliminer les goulots majeurs du réseau des routes nationales

La capacité du réseau des routes nationales atteint ses limites. Cela fait des années que le développement de l'infrastructure n'arrive plus à suivre la demande et depuis 2008, le nombre d'heures passées dans des embouteillages sur les routes nationales a doublé. Nous ne pouvons pas rester les bras croisés alors que les embouteillages et leur coût économique se chiffrent en milliards de francs augmentent d'année en année. Le FORTA est nécessaire pour éliminer les goulots d'étranglement et développer le réseau des routes nationales selon un ordre de priorités fixé sur des bases économiques. Un trafic fluide bénéficie à tous les usagers de la route, les pendulaires et l'économie économisent du temps et de l'argent.

Décharger les villes et les agglomérations

Les plus gros problèmes se posent dans les agglomérations économiquement fortes et densément peuplées. Le FORTA aide à alléger les problèmes de trafic dans les villes et les agglomérations. Les cantons et les communes ont besoin du soutien de la Confédération. Sans le FORTA, les subsides fédéraux destinés aux projets d'agglomération prendront fin. Il garantit aussi qu'à l'avenir, des moyens seront disponibles pour les routes de contournement et de délestage, les bus, trams et métros ainsi que les infrastructures pour piétons et cyclistes. En même temps, la Confédération veillera à coordonner étroitement l'urbanisation et l'évolution du trafic.