



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
**Office fédéral des routes OFROU**

Lausanne, le 10 avril 2014  
Comité rail-route Vaud-Genève

# **Consultation relative à la pérennisation et au financement à long terme de l'infrastructure routière**

Rudolf Dieterle, directeur  
Office fédéral des routes  
[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)



# Contenu du projet destiné à la consultation

## Contexte

- Evolution du trafic et défis inhérents
- Structure de financement actuelle
- Déficit prévisible

## Grandes lignes du projet

- Création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)
- Comblement du déficit prévisible (option principale et option secondaire)
- Programme de développement stratégique des routes nationales
- Poursuite des projets d'agglomération



## Contexte



- **Evolution du trafic et défis inhérents**
- Structure de financement actuelle
- Déficit prévisible

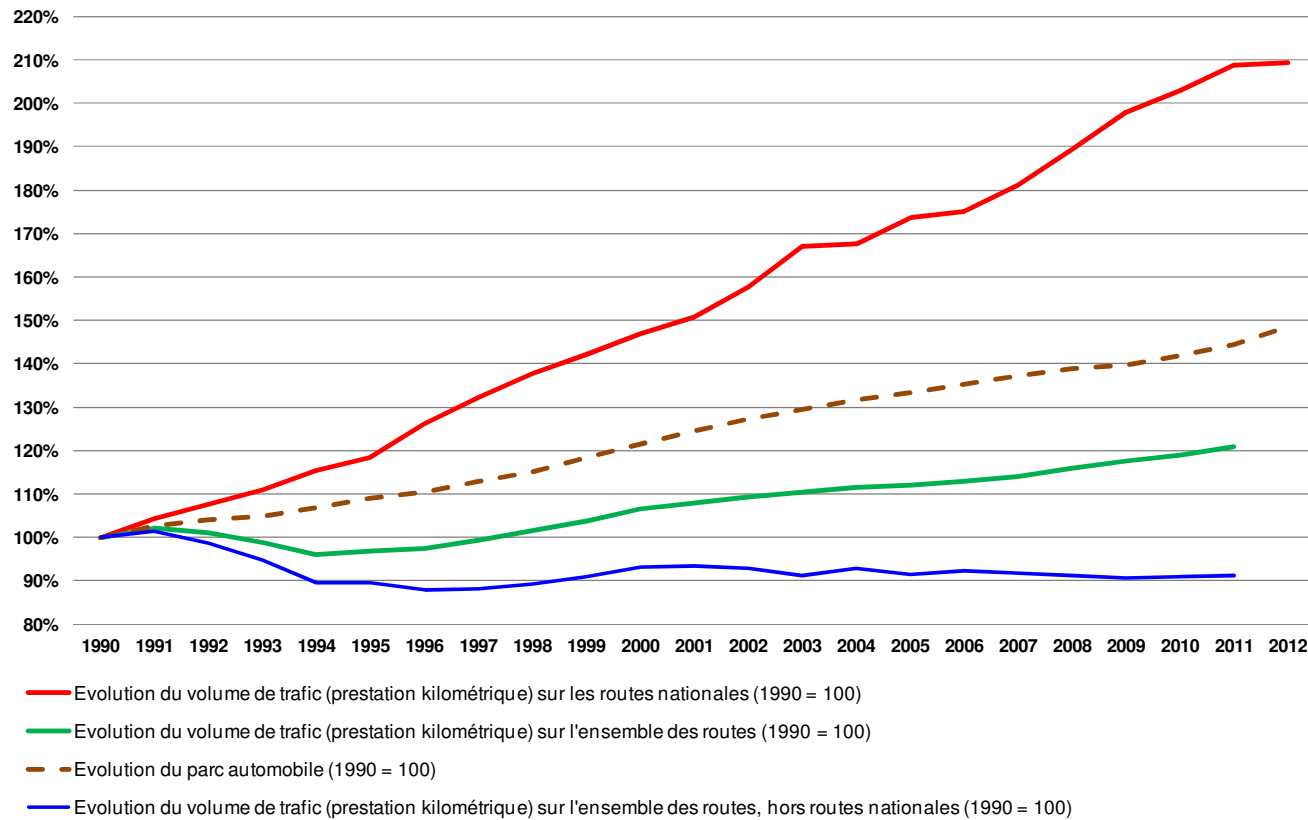
## Grandes lignes du projet

- Création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)
- Comblement du déficit prévisible (option principale et option secondaire)
- Programme de développement stratégique des routes nationales
- Poursuite des projets d'agglomération



# Forte croissance du trafic sur les routes nationales

Evolution du trafic sur les routes nationales par comparaison avec d'autres indices-clés



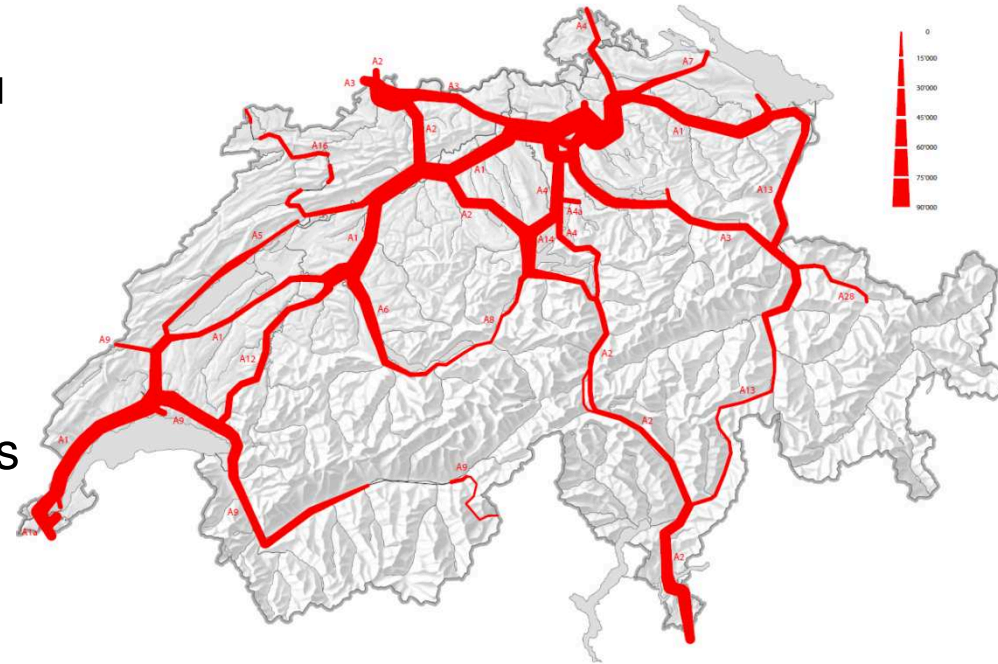


# Forte sollicitation des routes nationales aux abords des villes et dans les agglomérations

Charge de trafic sur les routes nationales en 2012 -  
Trafic journalier moyen

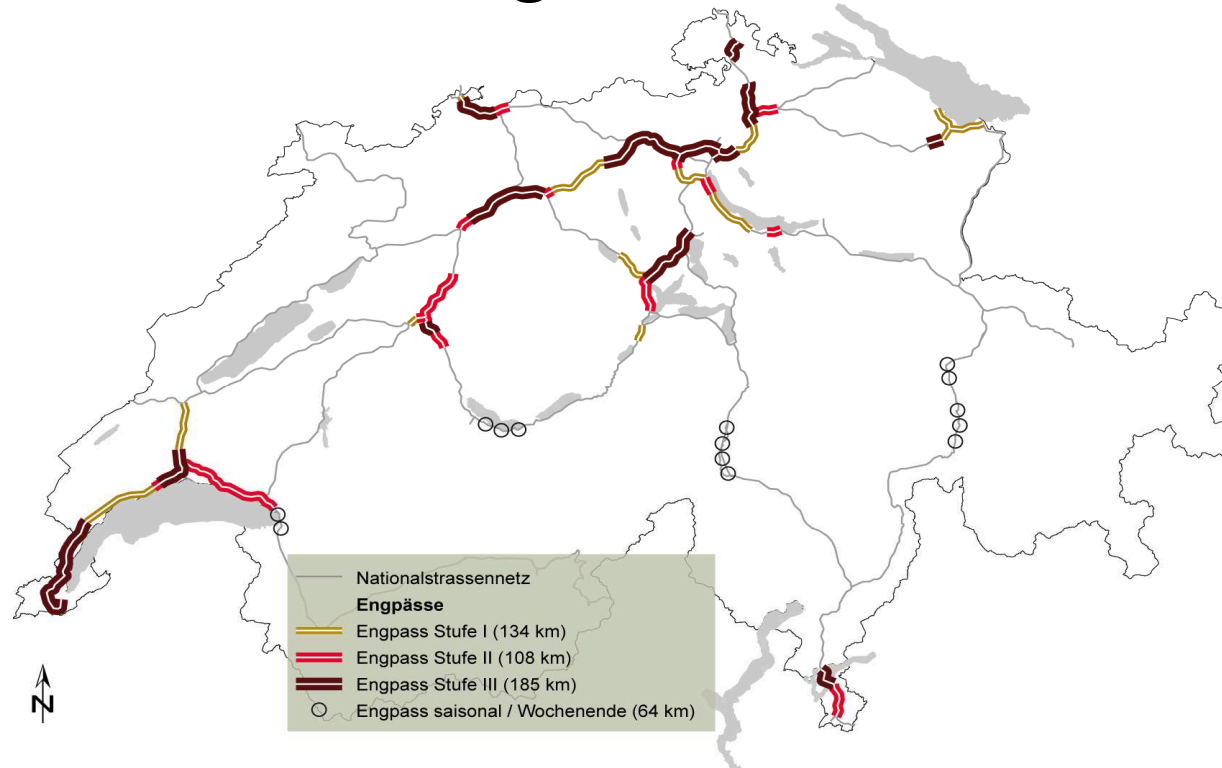
## Un réseau peu étendu mais très efficace :

- Les routes nationales représentent 2,5 % du réseau routier
- Elles absorbent 43 % du trafic routier de voyageurs...
- ... et 67 % du trafic lourd de marchandises par route





# Prévisions pour les routes nationales d'ici 2030 : 490 km régulièrement surchargés



- Bouchons quotidiens pendant 2 à 4 heures sur 185 kilomètres
- Goulets d'étranglement les plus sérieux dans les grandes villes et agglomérations (superposition du trafic suprarégional et du trafic local et régional)



## Contexte



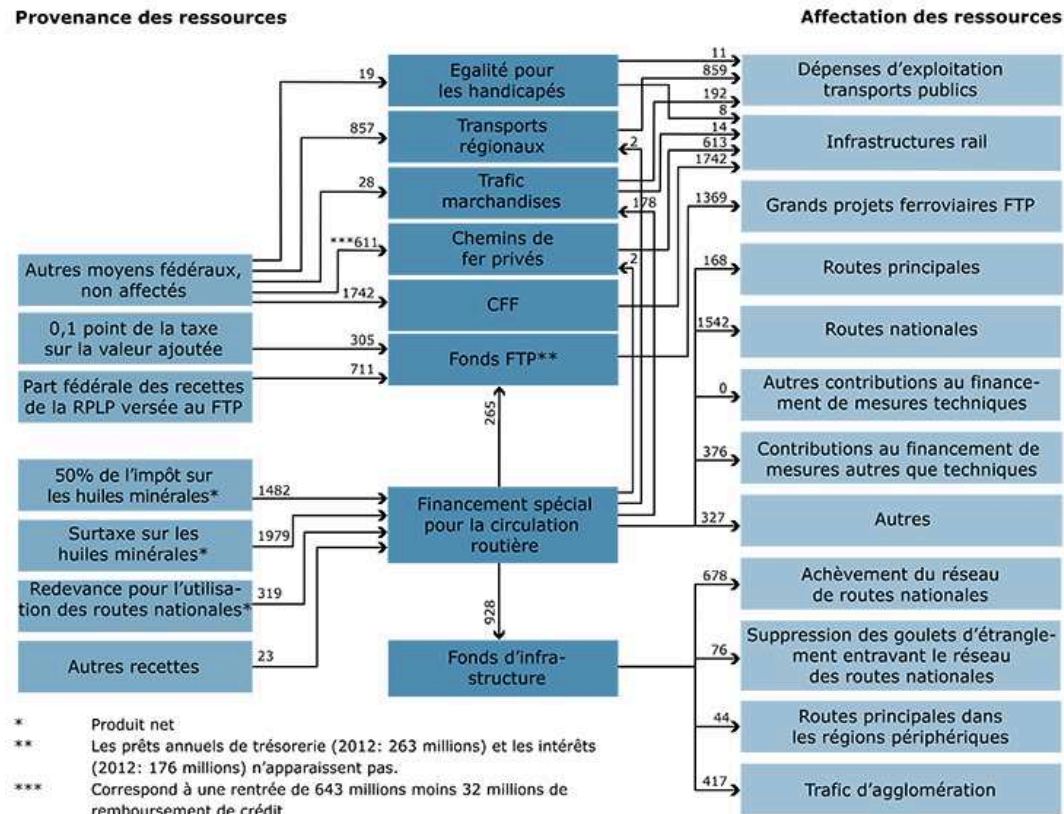
- Evolution du trafic et défis inhérents
- **Structure de financement actuelle**
- Déficit prévisible

## Grandes lignes du projet

- Création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)
- Comblement du déficit prévisible (option principale et option secondaire)
- Programme de développement stratégique des routes nationales
- Poursuite des projets d'agglomération



# Vue synoptique du financement de la route au niveau fédéral (données en millions de francs pour 2012)



Source: compte d'Etat 2012

© Office fédéral du développement territorial ARE

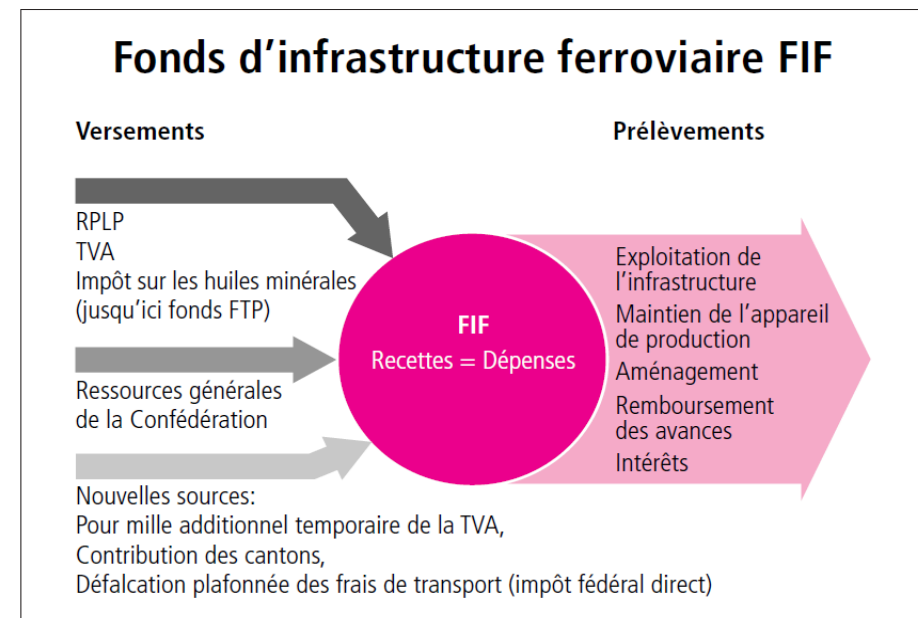




# Structure de financement des transports au niveau fédéral : rail

## Votation populaire du 9 février 2014 au sujet du FAIF

- Remplacement du Fonds FTP par le FIF
- Exploitation, conservation du réseau et aménagement du rail financés par une seule caisse
- Attribution de sources de financement





# Structure de financement des transports au niveau fédéral : routes

- Structure de financement échafaudée au fil des années
- Financement de plusieurs tâches liées à la circulation routière (= enchevêtrements / dépendances)
- Financer les routes nationales via deux caisses distinctes présente des inconvénients :
  - Pertes de flexibilité
  - Principe de l'annualité
  - Dilemme des provisions

**Financement spécial  
pour la circulation  
routière**

Comptes de la  
Confédération

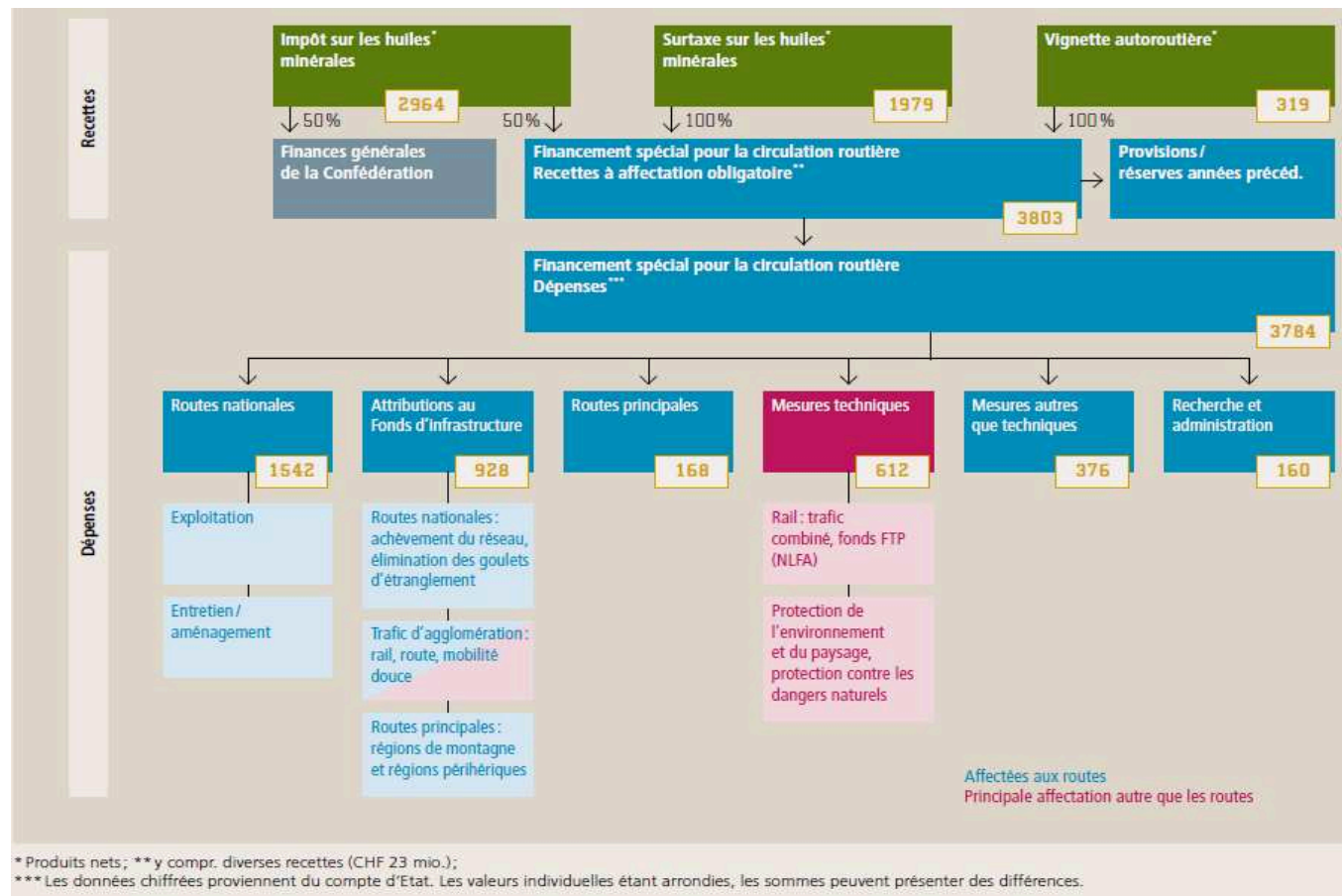


**Fonds  
d'infrastructure**

Compte spécial



# Financement spécial pour la circulation routière (FSCR) (flux financiers en 2012 en millions de francs)





## Charge fiscale sur l'essence et le diesel au 30 juin 2013

Taux d'imposition sur les carburants en centime par litre	Essence RON 95	Huile diesel
Impôt sur les huiles minérales (impôt de base)	43,120	45,870
Surtaxe sur les huiles minérales	30,000	30,000
TVA de 8,0 % du prix de vente moyen	13,185	13,926
Autres taxes/contributions (Carbura <sup>26</sup> )	0,415	1,515
<b>Charge totale des impôts et des taxes</b>	<b>86,720</b>	<b>91,311</b>
<i>Prix de vente moyen, TVA comprise (juin 2013)</i>	<i>178,000</i>	<i>188,00</i>
<i>Part de la charge fiscale totale dans le prix de vente moyen (en %)</i>	<i>48,7</i>	<i>48,6</i>

- Surtaxe sur les huiles minérales inchangée depuis 1974
- Impôt sur les huiles minérales identique depuis 1993



## Contexte

- Evolution du trafic et défis inhérents
- Structure de financement actuelle
- **Déficit prévisible**

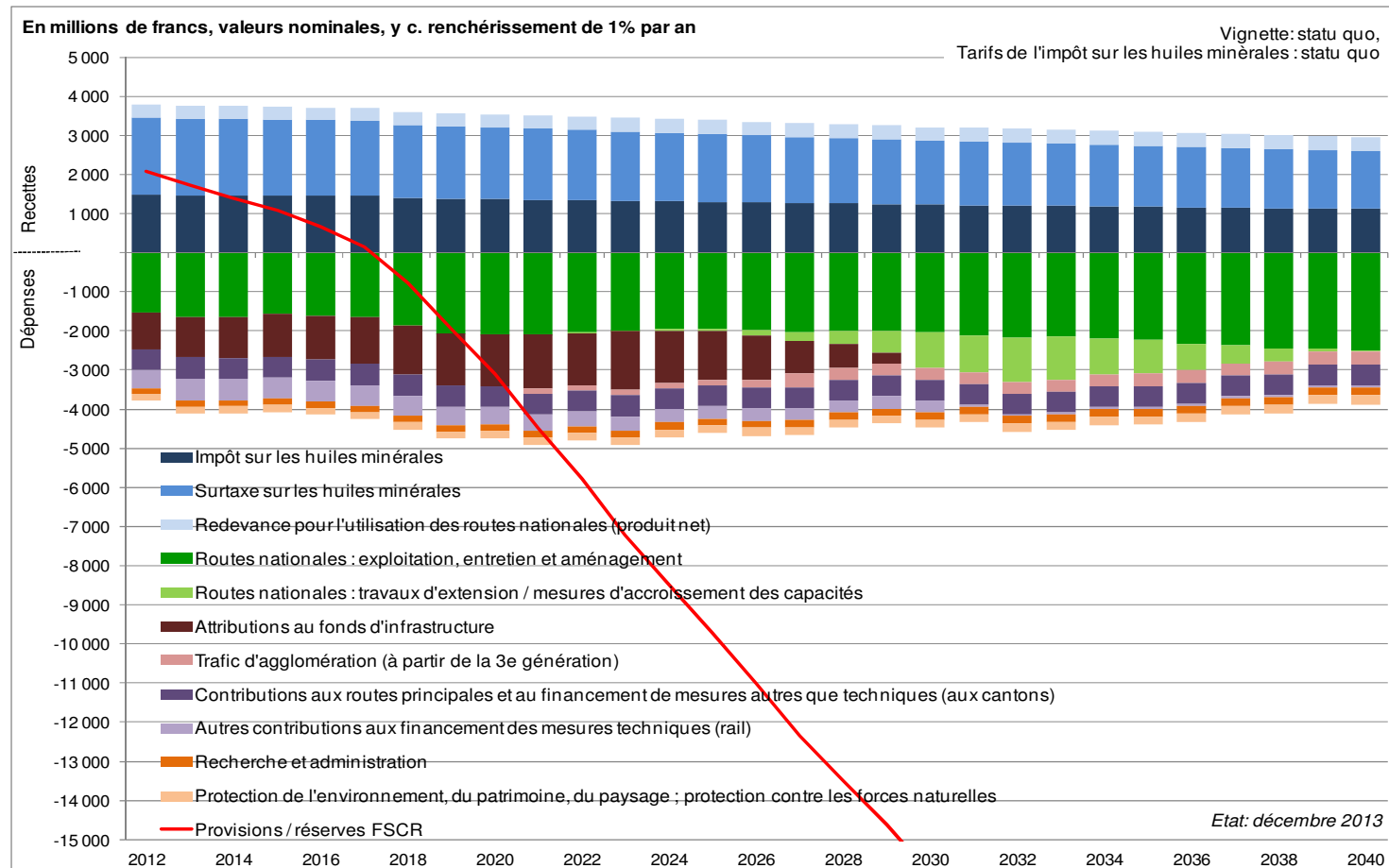


## Grandes lignes du projet

- Création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)
- Comblement du déficit prévisible (option principale et option secondaire)
- Programme de développement stratégique des routes nationales
- Poursuite des projets d'agglomération



# Financement spécial pour la circulation routière : déficit annuel prévisible d'1,2 milliard de francs





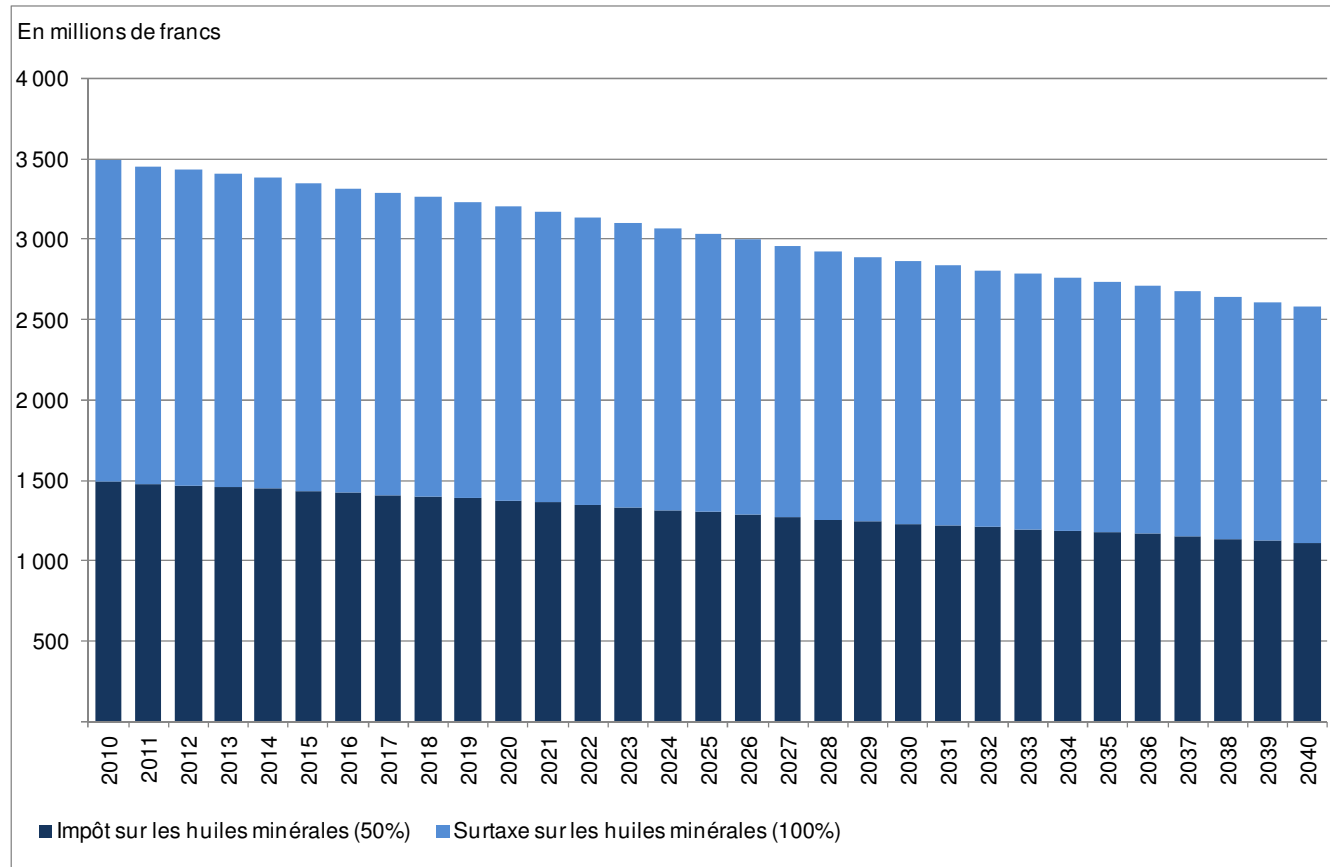
# Causes du déficit prévisible

- Tendances souhaitées, favorisées et exigées à concevoir des véhicules moins gourmands, plus économes en énergie (par ex. objectif de réduction du CO<sub>2</sub> → baisse des recettes du fait de la non-adaptation des barèmes)
- Renchérissement des dépenses
- Les tâches couvertes par le FSCR (et donc ses charges) ont augmenté, par exemple les contributions aux projets d'agglomération ou aux transports publics (part NLFA, fonds d'infrastructure ferroviaire)
- Besoins de financement supplémentaires pour les routes nationales et le trafic d'agglomération



# Recettes à affectation obligatoire – Perspectives (hors vignette autoroutière)

Recul escompté (scénario de base) si les barèmes d'imposition restent inchangés



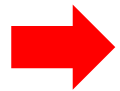




## Contexte

- Evolution du trafic et défis inhérents
- Structure de financement actuelle
- Déficit prévisible

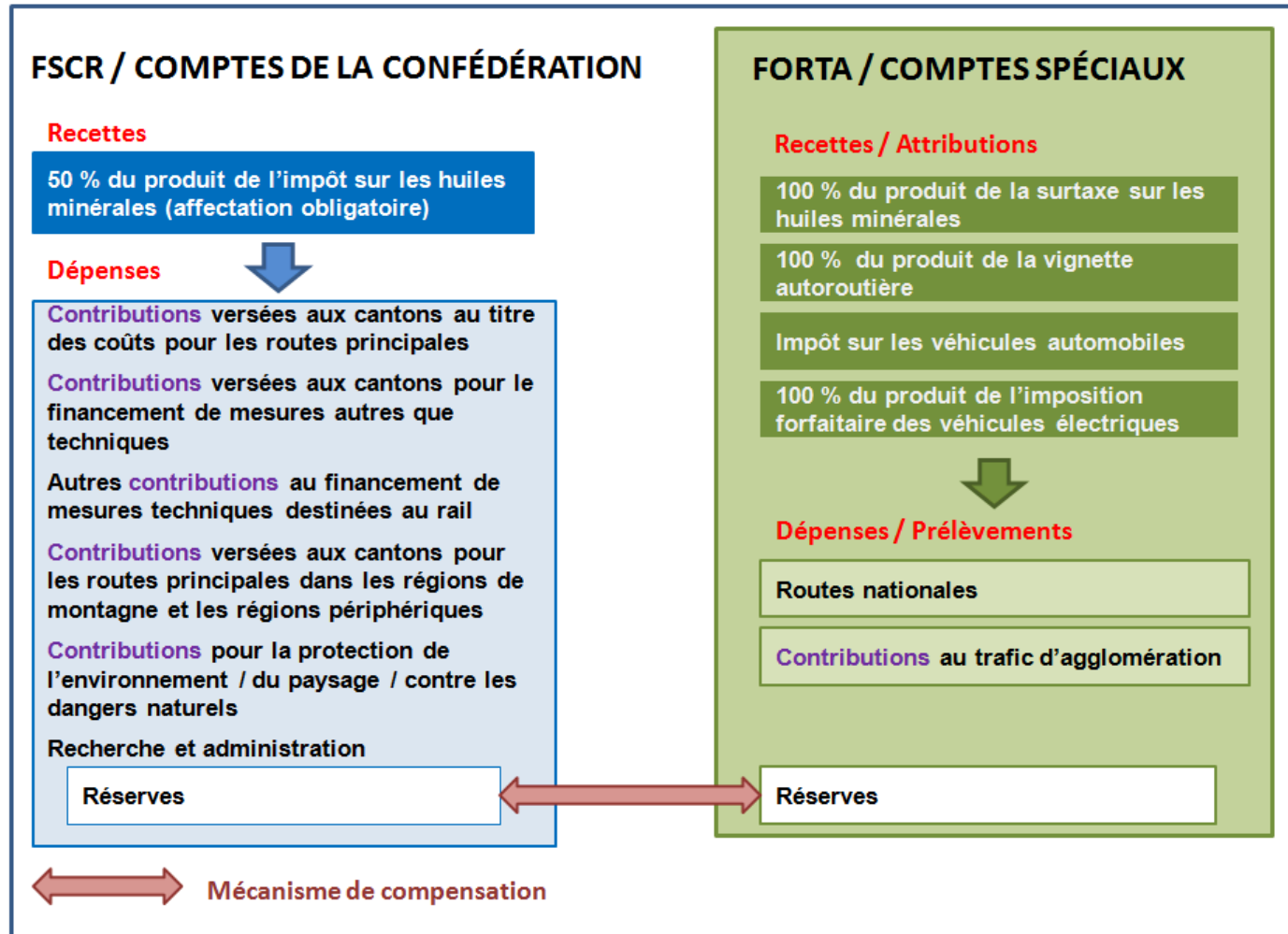
## Grandes lignes du projet



- **Création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)**
- Comblement du déficit prévisible (option principale et option secondaire)
- Programme de développement stratégique des routes nationales
- Poursuite des projets d'agglomération



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





# FORTA - Structure

## Statut juridique

- Fonds ancré dans la Constitution fédérale (tout comme le FIF)  
→ **modification de la Constitution**
- Durée illimitée (contrairement à l'actuel FInfr)
- Comptabilité propre (= compte spécial ; comme le FIF et le FInfr)

## Attributions au fonds

- Affectation directe par la Constitution fédérale
- Affectation de l'impôt sur les véhicules automobiles rendue plus flexible → marge de manœuvre au niveau de la politique budgétaire

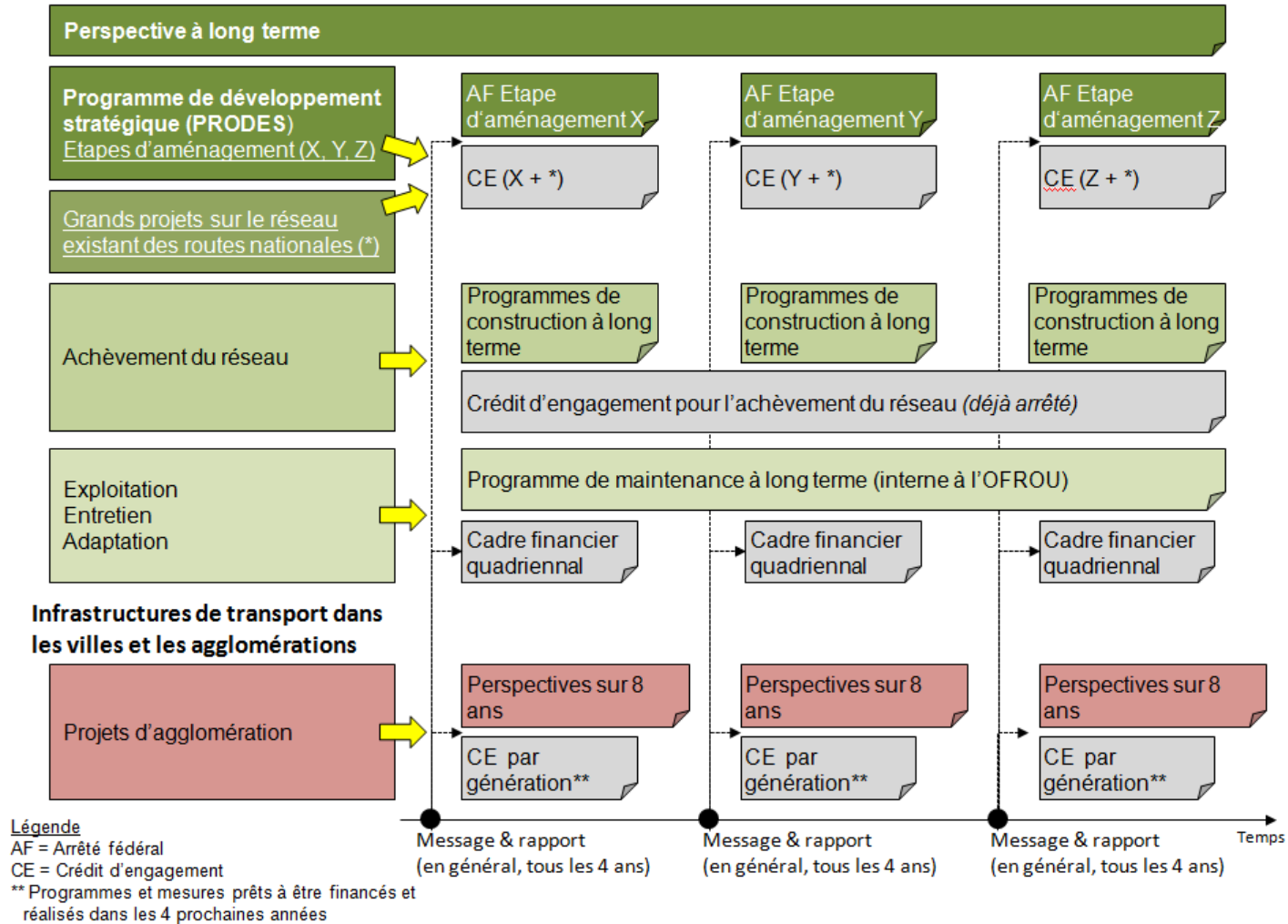
## Prélèvements du fonds

- Conformément aux décisions du Parlement, sur la base du plafond des dépenses quadriennal et des crédits d'engagement octroyés



# FORTA – instruments de pilotage

## Routes nationales





## Contexte

- Evolution du trafic et défis inhérents
- Structure de financement actuelle
- Déficit prévisible

## Grandes lignes du projet

- Création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)
- ➔ **▪ Comblement du déficit prévisible (option principale et option secondaire)**
- Programme de développement stratégique des routes nationales
- Poursuite des projets d'agglomération



# Comblement du déficit prévisible

## Côté dépenses

- **Routes nationales**
  - Amélioration de l'efficacité
  - Report / étalement dans le temps de projets d'extension et d'accroissement des capacités
- **Contributions destinées au trafic d'agglomération**
  - Report ou étalement dans le temps des contributions
- **Contributions au financement de mesures autres que techniques** → **modification législative indispensable**
  - Désormais, ces contributions seront financées uniquement par l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire.
  - Le pourcentage est défini de telle sorte que le niveau des contributions cadre avec l'évolution des recettes sur la base des tarifs actuels.



# Comblement du déficit prévisible

## Côté recettes

- Augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales (options principale et secondaire) → **modification législative indispensable**
- Le Conseil fédéral a la possibilité d'adapter régulièrement au renchérissement les tarifs de l'impôt sur les huiles minérales → **modification législative indispensable**
- Affectation de l'impôt sur les véhicules automobiles → **modification de la Constitution**
- Taxation (redevance forfaitaire) des véhicules dotés d'une technologie de propulsion alternative (par ex. véhicules électriques) dès 2020 env. → **modification de la Constitution**



## Comblement du déficit prévisible

<b>Option principale (recettes supplémentaires par an)</b>	<b>Mio. Fr.</b>
Hausse de 15 cts/l de la surtaxe sur les huiles minérales	683
Compensation régulière du renchérissement	177
Redevance forfaitaire sur les véhicules électriques	43
Affectation obligatoire de l'impôt sur les véhicules automobiles à concurrence des 2/3 au max.	266
<b>Total</b>	<b>1169</b>
<b>Option secondaire (recettes supplémentaires par an)</b>	<b>Mio. Fr.</b>
Hausse de 12 cts/l de la surtaxe sur les huiles minérales	546
Compensation régulière du renchérissement	171
Redevance forfaitaire sur les véhicules électriques	43
Affectation obligatoire de l'impôt sur les véhicules automobiles (100 %)	399
<b>Total</b>	<b>1159</b>





# Augmentation de 15 cts de la surtaxe sur les huiles minérales

## Conséquences pour l'économie et les ménages

### Transport de marchandises : 2 exemples pour le tronçon Berne – Zurich

- Pour les **voitures de livraison** :  
+ 1,70 fr. par trajet ou + 1,50 fr. par tonne de charge utile
- Pour les **poids lourds** :  
+ 5,70 fr. par trajet ou + 0,70 fr. par tonne de charge utile

### Transport de voyageurs pour un ménage possédant au moins une voiture

- Charge fiscale supplémentaire de 18 fr. par mois, soit 216 fr. par an  
→ Augmentation de 1,7 % des dépenses de mobilité



## Amélioration de l'efficacité énergétique des voitures = allègement fiscal (exemple)

- **Voiture ancienne : 15 000 km par an à 8 litres/100 km\***  
= 880 francs par an de charge fiscale (impôt et surtaxe sur les huiles minérales de 73,12 cts par litre)



- **Voiture neuve : 15 000 km par an à 6,21 litres/100 km\*\***  
= 688 francs par an de charge fiscale (impôt et surtaxe sur les huiles minérales de 73,12 cts par litre)

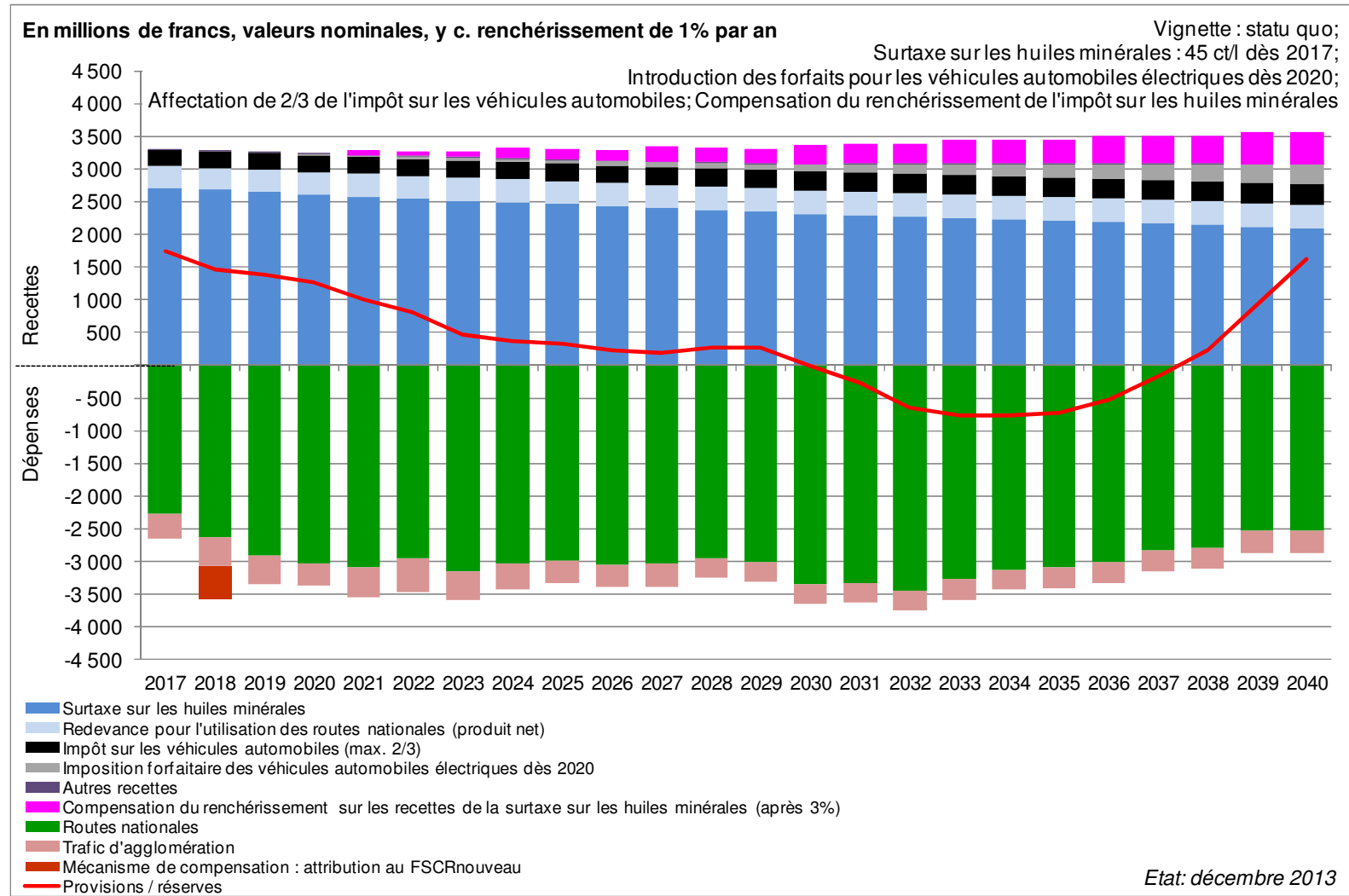
→ **Allègement de 200 francs par an**

\* *Consommation normalisée moyenne de carburant des voitures neuves en 2003*

\*\* *Consommation normalisée moyenne de carburant des voitures neuves en 2012*

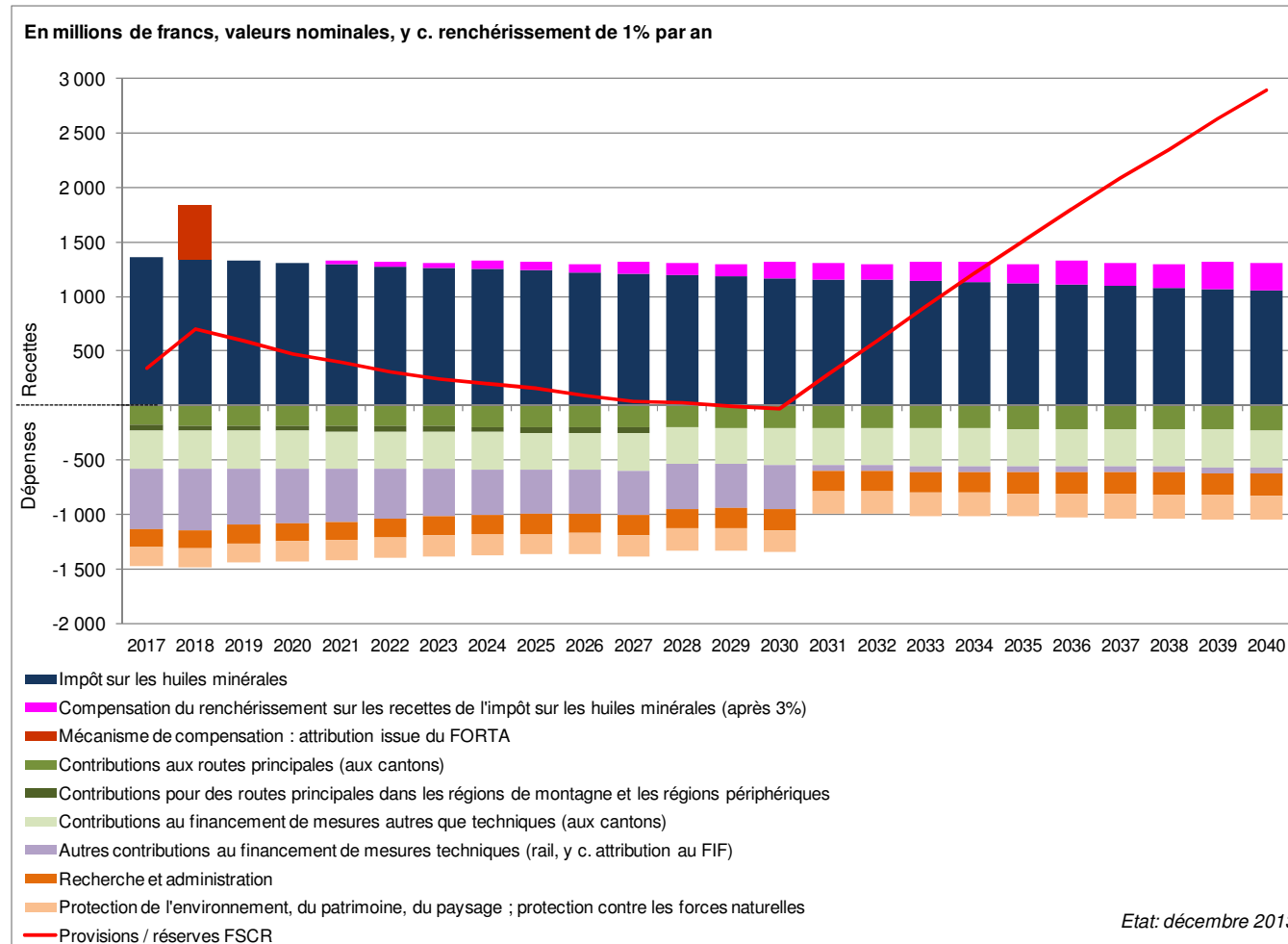


# Simulation FORTA (avec l'option principale)



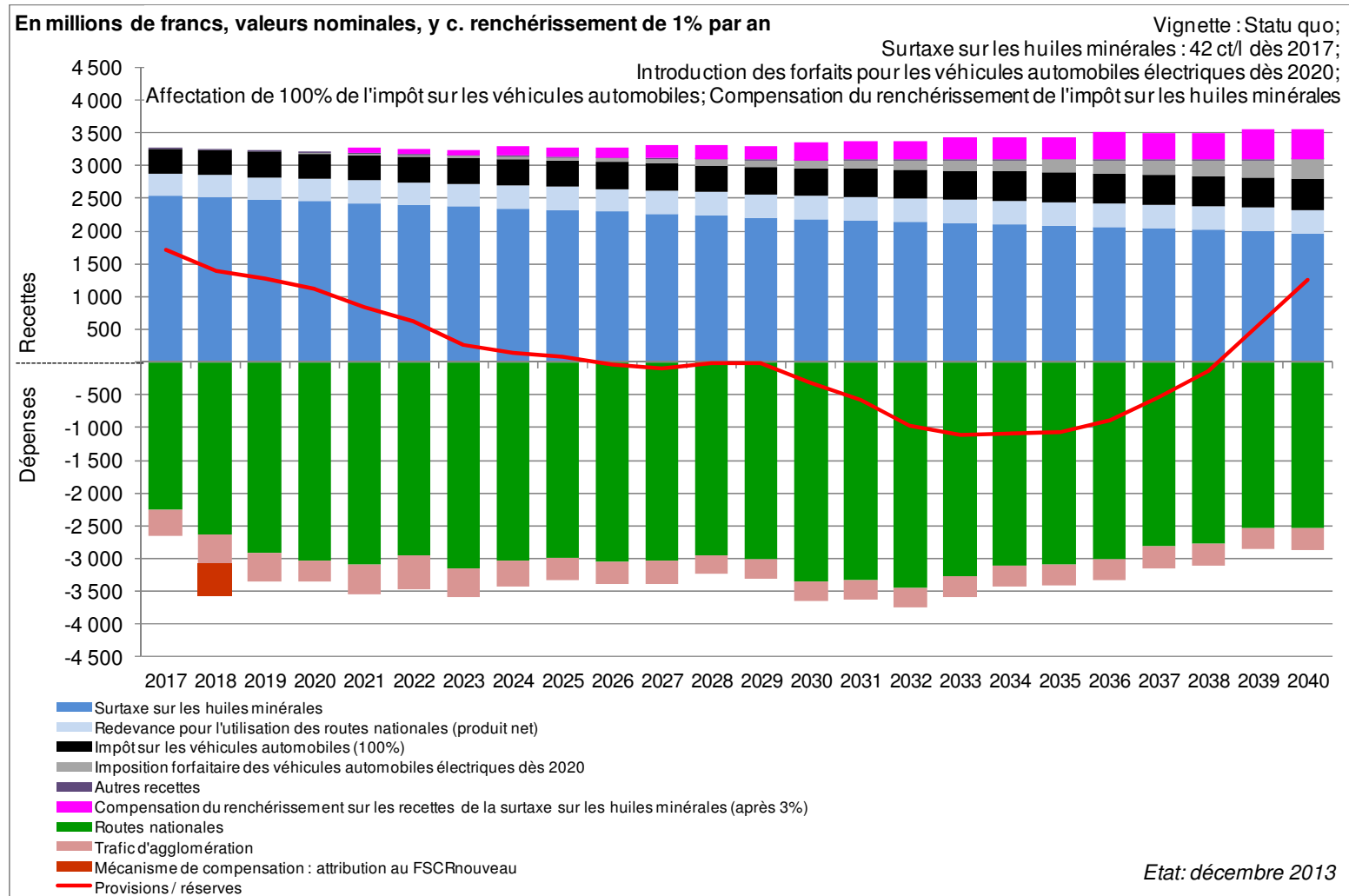


# Simulation FSCR<sub>Nouveau</sub> (avec l'option principale)



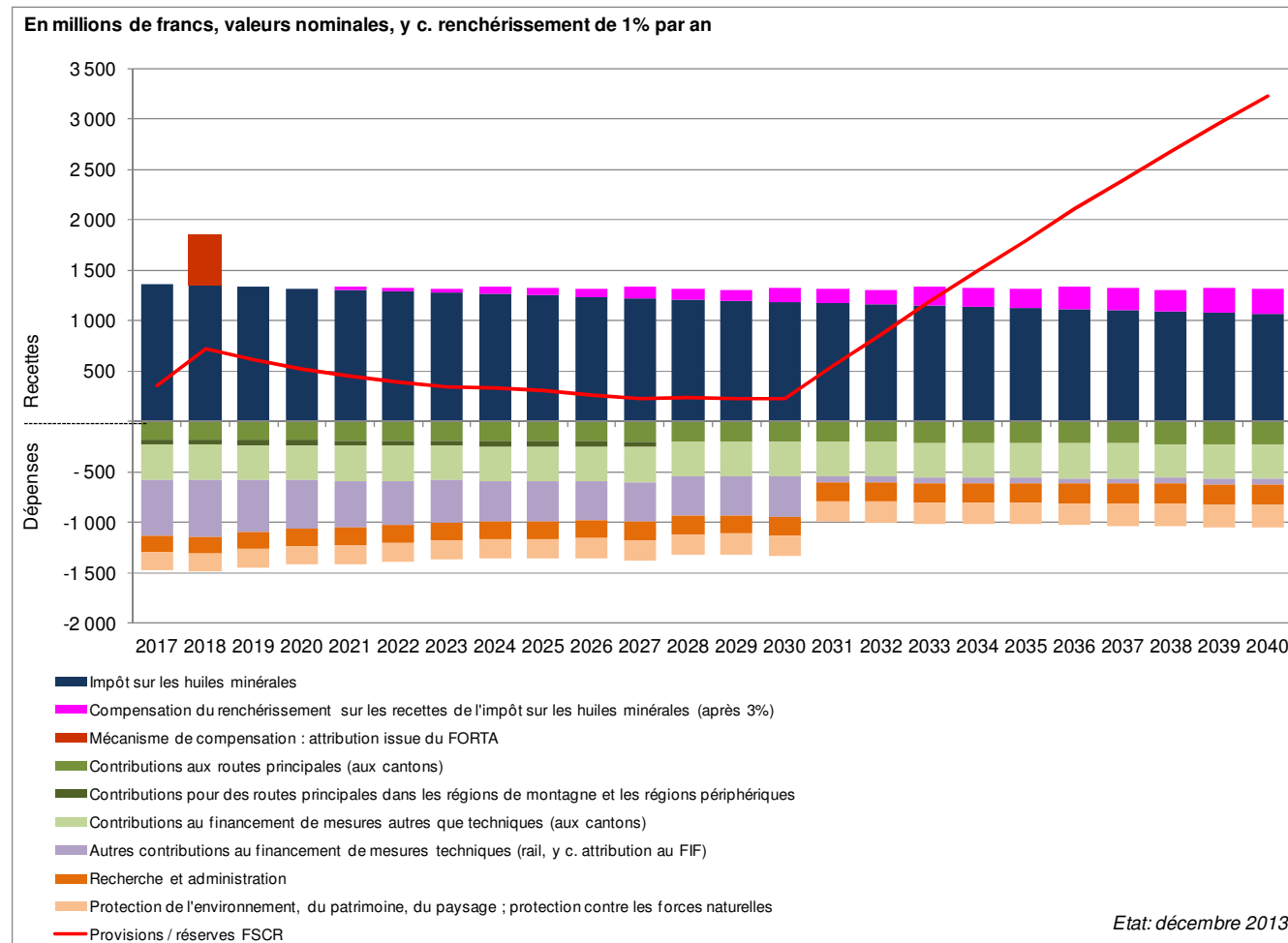


# Simulation FORTA (avec l'option secondaire)



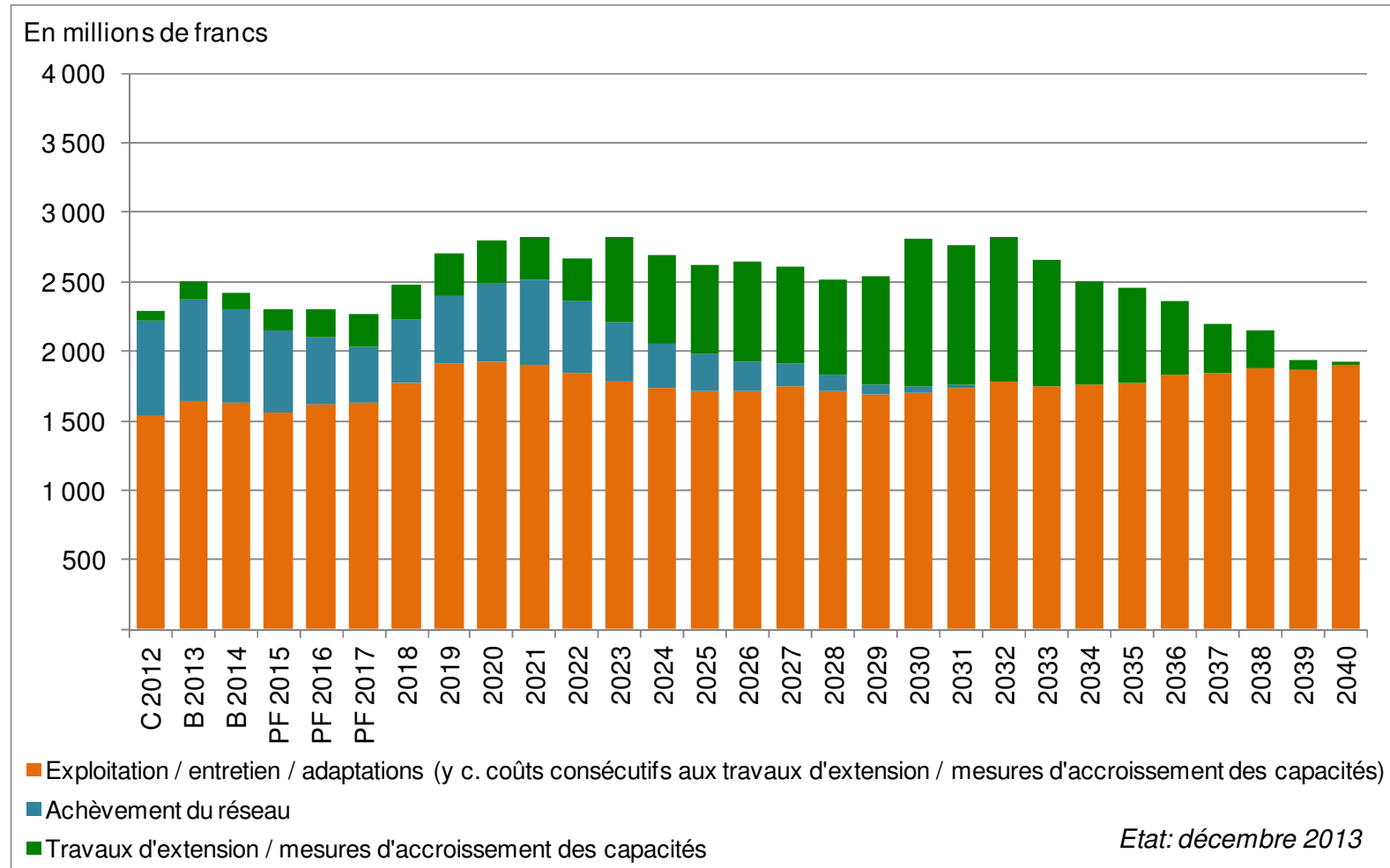


# Simulation FSCR<sub>Nouveau</sub> (avec l'option secondaire)



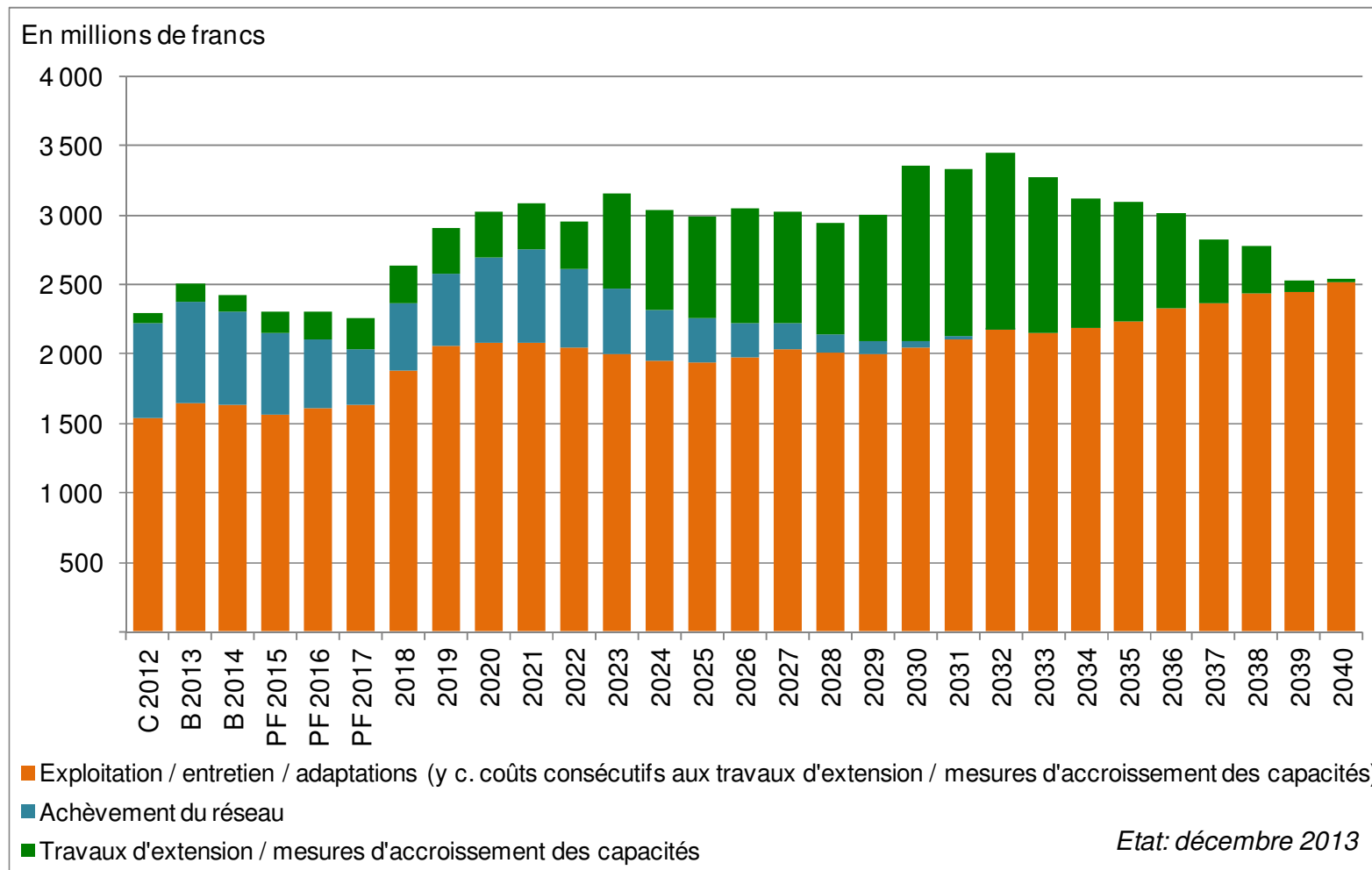


# Besoins financiers pour les routes nationales (valeurs réelles, indice des prix 2012)





# Besoins financiers pour les routes nationales (valeurs nominales, renchérissement compris)







## Besoins financiers pour les routes nationales, en valeurs réelles : moyenne annuelle (2012-2030)

En millions de francs		%
<b>Exploitation / entretien / adaptations</b>	<b>1726</b>	<b>67,2</b>
- <i>Exploitation</i>	382	(14,9)
- <i>Entretien</i>	874	(34,0)
- <i>Adaptations</i>	470	(18,3)
<b>Achèvement du réseau</b>	<b>411</b>	<b>16,0</b>
<b>Travaux d'extension / accroissement des capacités</b>	<b>433</b>	<b>16,8</b>
<b>Total</b>	<b>2570</b>	<b>100,0</b>



## Besoins financiers pour les routes nationales, en valeurs nominales : moyenne annuelle (2012-2030)

En millions de francs		%
<b>Exploitation / entretien / adaptations</b>	<b>1880</b>	<b>67,1</b>
- <i>Exploitation</i>	417	(14,9)
- <i>Entretien</i>	955	(34,1)
- <i>Adaptations</i>	508	(18,1)
<b>Achèvement du réseau</b>	<b>435</b>	<b>15,5</b>
<b>Travaux d'extension / accroissement des capacités</b>	<b>488</b>	<b>17,4</b>
<b>Total</b>	<b>2803</b>	<b>100,0</b>



## Contexte

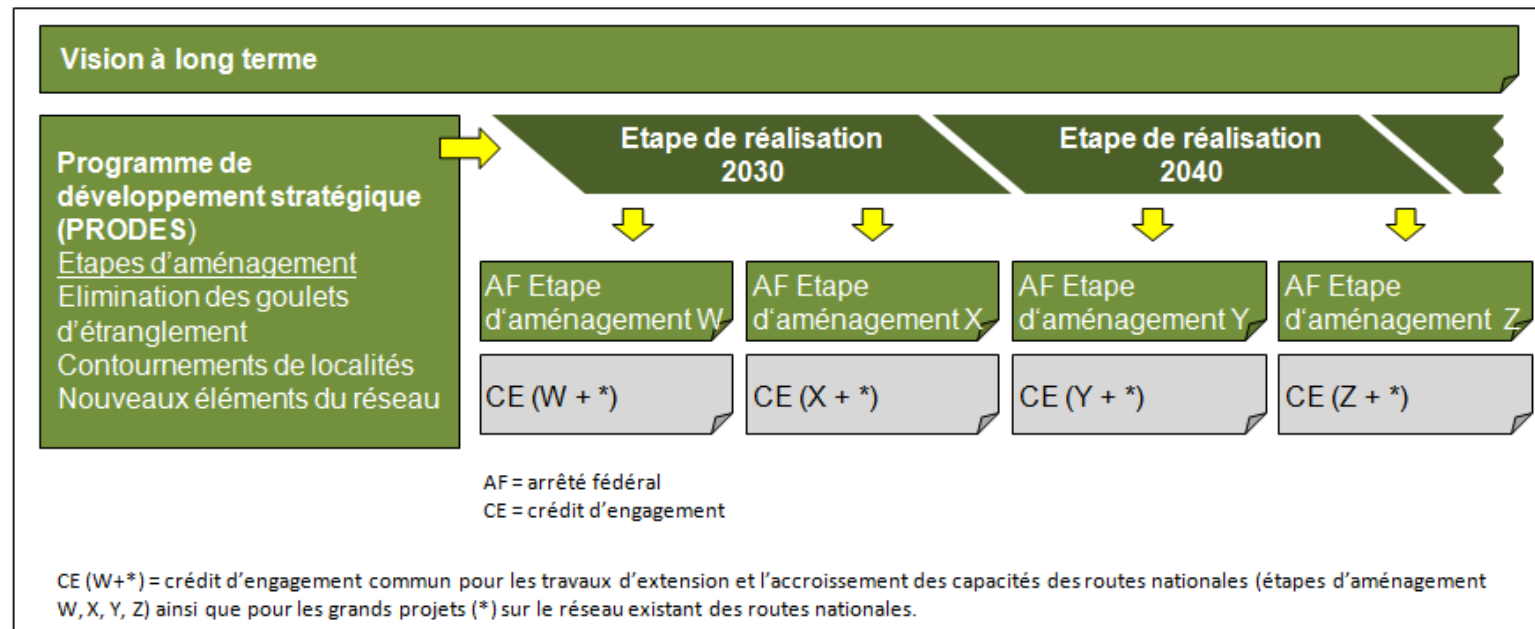
- Evolution du trafic et défis inhérents
- Structure de financement actuelle
- Déficit prévisible

## Grandes lignes du projet

- Création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)
- Comblement du déficit prévisible (option principale et option secondaire)
- ➔ ■ **Programme de développement stratégique des routes nationales**
- Poursuite des projets d'agglomération



# Programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES)



- Recensement et définition de l'ensemble des projets connus d'extension et d'accroissement des capacités
- Mise à jour périodique en fonction de l'évolution de la société et des transports



# Fonctionnement du PRODES

## Etapes de réalisation

- Détermination de projets dont la réalisation est prioritaire dans les 10 à 15 années à venir → engagement en termes de planification pour la coordination avec d'autres modes de transport ou avec des mesures sur le reste du réseau routier
- Nouvelle affectation nécessaire en fonction des risques de la procédure et de l'avancement de la planification → rester flexible

## Etapes d'aménagement

- Définition d'étapes d'aménagement en général tous les quatre ans
- Une étape d'aménagement englobe plusieurs projets prêts à être réalisés
- Un arrêté fédéral du Parlement par étape d'aménagement
- Un crédit d'engagement du Parlement par étape d'aménagement



## Investissement total pour l'achèvement du réseau et le PRODES des routes nationales (valeurs réelles, indice des prix 2012)

En millions de francs	
Achèvement du réseau	7838
Travaux d'extension / mesures d'accroissement des capacités (PRODES)	13920
▪ Etape de réalisation 2030 <i>(élimination des goulets d'étranglement, modules 1+2)</i>	6689
▪ Etape de réalisation 2040 <i>(élimination des goulets d'étranglement, module 3)</i>	7231
<b>Total</b>	<b>21758</b>



## Contexte

- Evolution du trafic et défis inhérents
- Structure de financement actuelle
- Déficit prévisible

## Grandes lignes du projet

- Création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)
- Comblement du déficit prévisible (option principale et option secondaire)
- Programme de développement stratégique des routes nationales
- **Poursuite des projets d'agglomération**

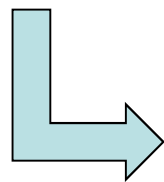


# Poursuite des projets d'agglomération

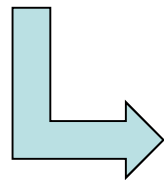
## Besoins financiers pour le trafic d'agglomération

\*Indice des prix 2005,  
hors TVA et renchérissement

Crédit d'engagement actuel, période 2008-2027 ; 300 millions de fr./an en moyenne	6 000*
Prise en compte des besoins supplémentaires 2021-2027 ; 130 millions de fr./an en moyenne	900*
Calculs à long terme 2028-2040 ; 200 millions de fr./an en moyenne	2 600*



**380 millions de francs par an (2017-2030),  
renchérissement et TVA compris**



**320 millions de francs par an (2031-2040),  
renchérissement et TVA compris**