

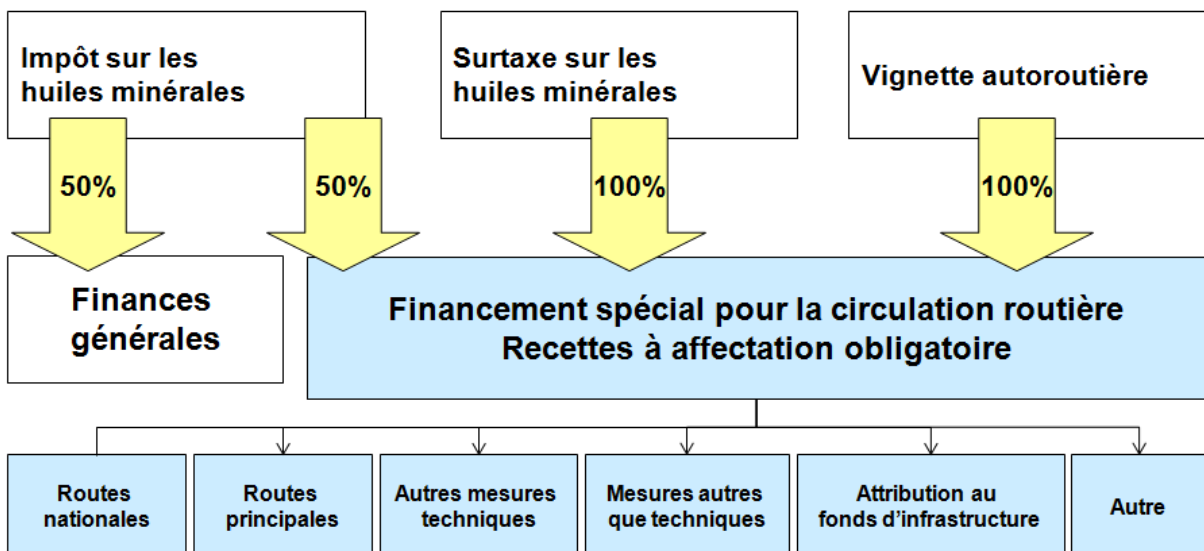


Feuille d'information concernant les routes nationales

26.6.2013

Financement actuel

Le financement spécial pour la circulation routière (FSCR), communément appelé « caisse routière », est l'instrument utilisé par la Confédération pour financer ses tâches et ses dépenses liées à la circulation routière. 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 **réseau des routes nationales**.



Le FSCR est alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales (recettes 2012 : 1,482 milliard de francs), par le produit de la **surtaxe sur les huiles minérales** (1,979 milliard) et par celui de la **vignette autoroutière** (produit net : 319 millions).

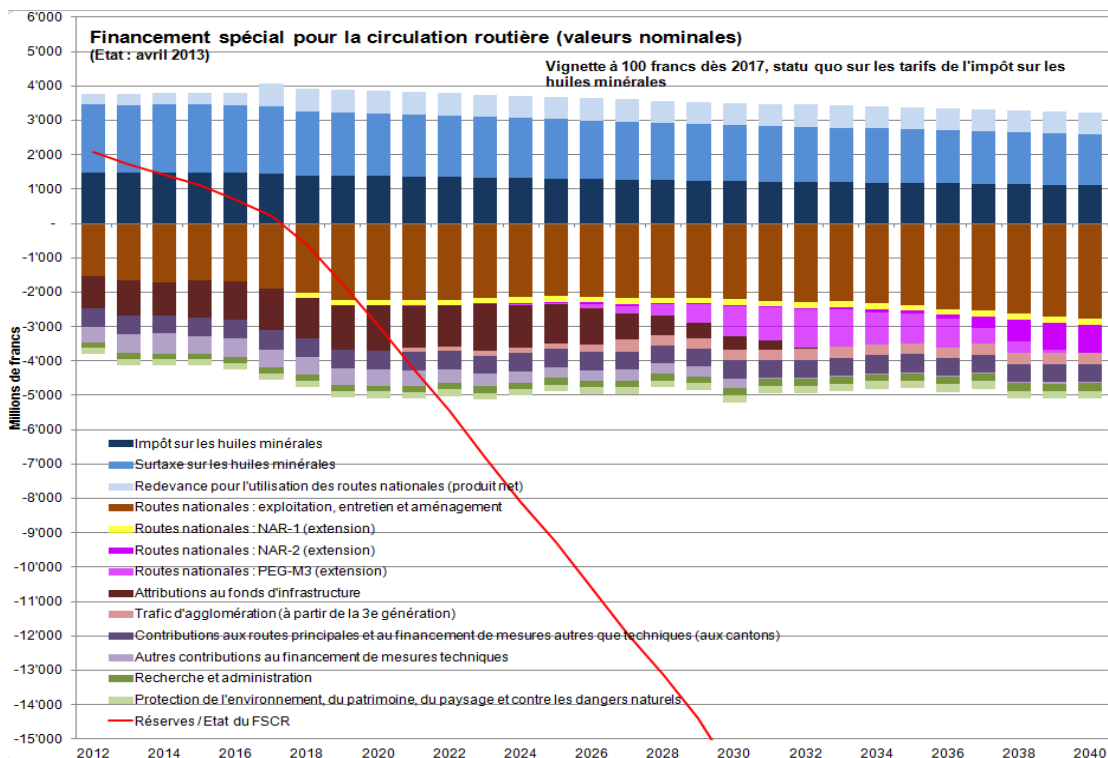
En 2012, les recettes se sont élevées à 3826 millions de francs, tandis que les dépenses se sont chiffrées à 3784 millions de francs.

Actuellement, les carburants essence et diesel sont taxés comme suit :

	Essence (cts/l)	Diesel (cts/l)
Impôt sur les huiles minérales	43,12	45,87
Surtaxe sur les huiles minérales pour les carburants	30,00	30,00
Total	73,12	75,87

Perspectives : risque de déficit en l'absence de mesures

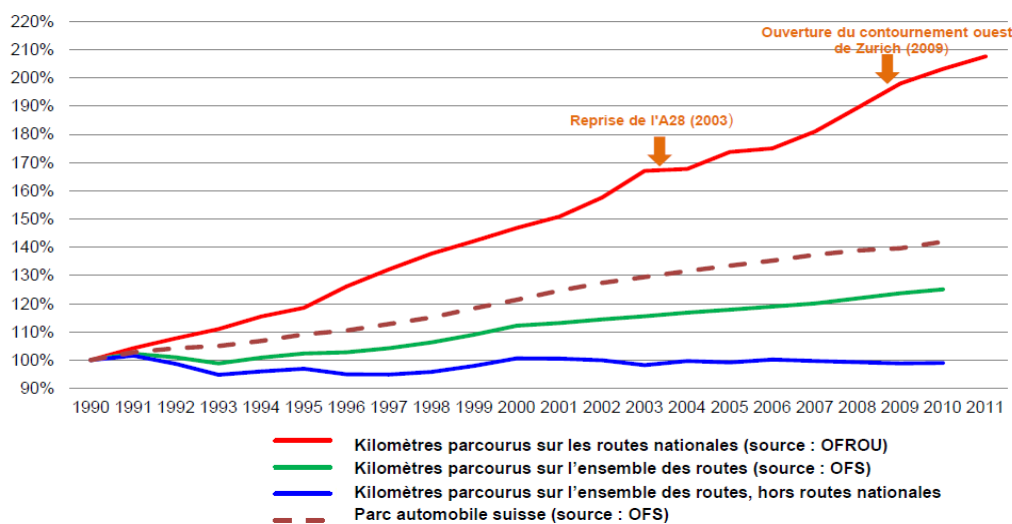
Le financement des routes nationales est encore assuré actuellement, mais il est nécessaire d'agir. En effet, les besoins du FSCR dépassent ses recettes, si bien que ses réserves diminuent peu à peu. Un déficit est même attendu vers 2017.



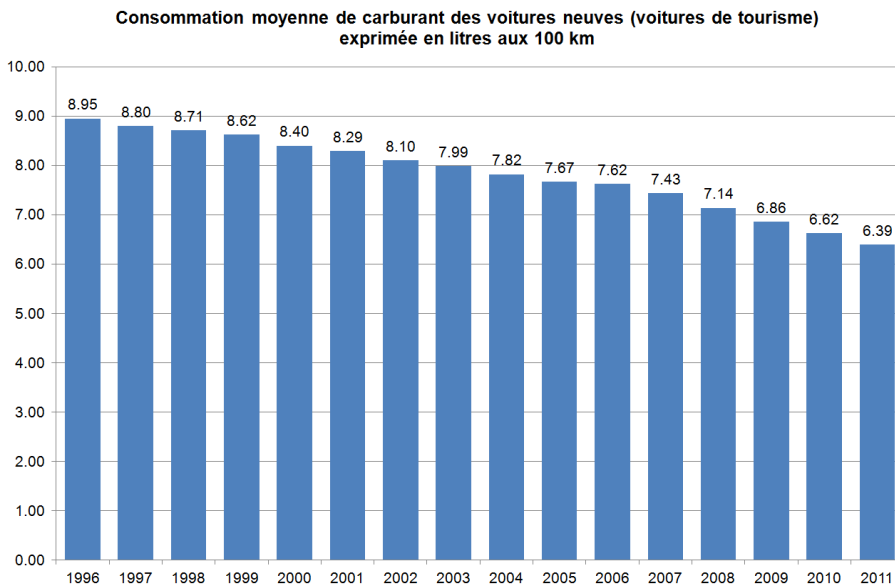
Un déficit se profile car les dépenses augmentent et les recettes diminuent.

- Dépenses** : les routes nationales sont de plus en plus sollicitées. Depuis 1990, le volume de trafic a doublé et le nombre d'heures d'embouteillages ne cesse de croître. L'intensité croissante du trafic met les infrastructures à rude épreuve et augmente les coûts d'exploitation et d'entretien. La hausse des coûts s'explique également par le fait que de nombreux tunnels et ponts doivent être rénovés en raison de leur ancienneté et que les exigences de la société se sont accrues (protection contre le bruit et les incendies, dangers naturels, passages à faune). L'augmentation de la mobilité nécessite par ailleurs des travaux d'élargissement et d'aménagement pour préserver la capacité du réseau.

Evolution à long terme du trafic sur les routes nationales par rapport à d'autres indicateurs

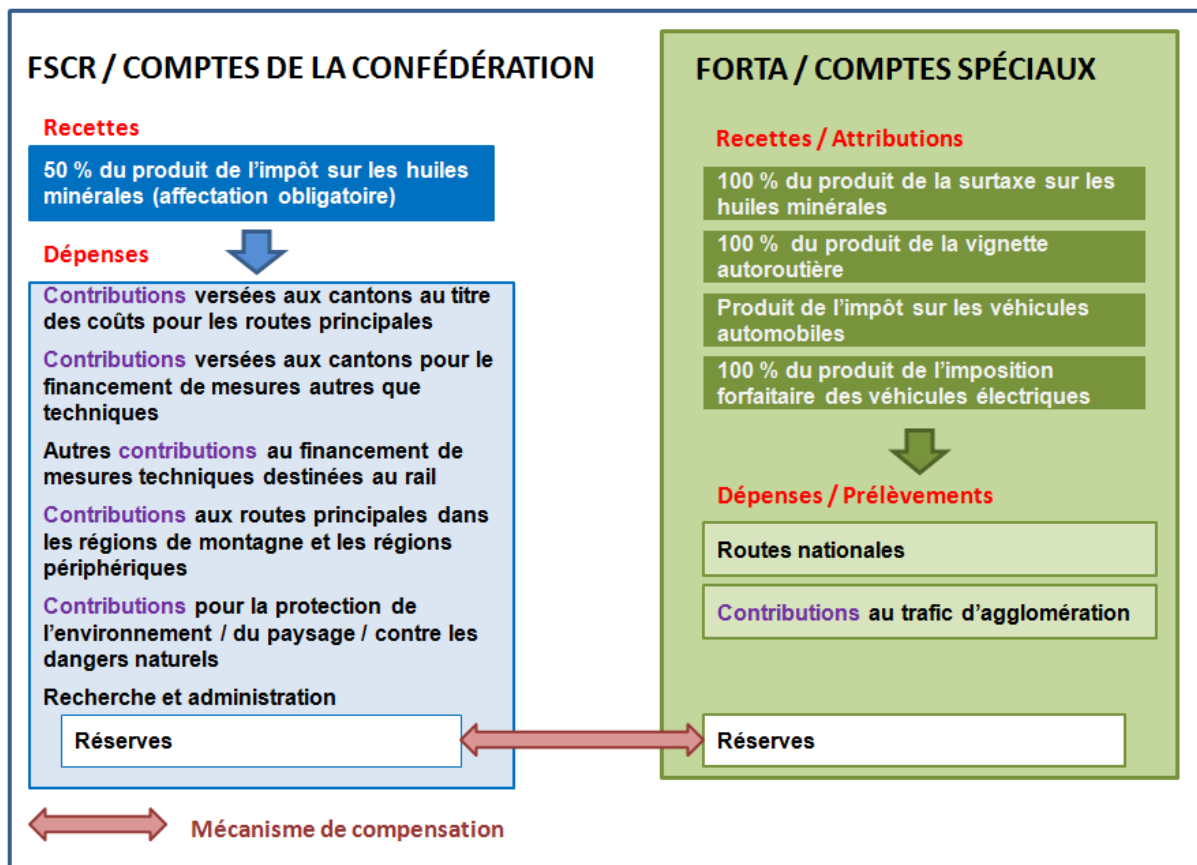


- Recettes** : les taxes sur les carburants n'ont plus été adaptées au renchérissement depuis des décennies. La surtaxe sur les huiles minérales est restée inchangée depuis 1974, tandis que l'impôt sur les huiles minérales n'a pas été réajusté depuis 1993. Le fait que le renchérissement se répercute intégralement sur les coûts de construction et d'entretien provoque un déséquilibre financier. De plus, les recettes diminuent, car les voitures modernes consomment moins de carburant que les anciennes. Par conséquent, une compensation s'impose.



Nouveau fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Ce fonds doit être inscrit dans la Constitution. Il sera structuré comme suit :



Il est prévu d'affecter directement au FORTA, par voie d'ordonnance, les recettes suivantes :

- 100 % du produit de la surtaxe sur les huiles minérales (42 centimes par litre de carburant), à partir de 2017
- 100 % du produit de la vente de la vignette autoroutière, à partir de 2017
- Produit de l'impôt sur les véhicules automobiles, à partir de 2017
- 100 % du produit de l'imposition forfaitaire des véhicules dotés d'une technologie de propulsion alternative, au plus tôt à partir de 2020
- Autres recettes (tel que le produit de la sanction CO₂ par exemple)
- Eventuelle compensation à partir des réserves du FSCR