

# 4,6 milliards pour la route

**VOTATIONS** Le 12 février, le peuple dira s'il est d'accord pour ancrer le fonds routier dans la Constitution. En parallèle, les moyens à disposition du réseau national passeront de 3,6 à 4,6 milliards

BERNARD WUTHRICH, BERNE

@BdWuthrich

Le financement de la route ressemble davantage à un sinueux parcours de montagne qu'à une autoroute rectiligne. L'argent provient des taxes prélevées auprès des usagers, mais celles-ci transitent par le budget de la Confédération pour la circulation routière (FSCR) ou «compte routier» avant d'être réparties entre les différents pots destinés aux travaux d'entretien, d'exploitation et de construction.

Cet argent provient de trois sources: l'impôt sur les huiles minérales, dit aussi taxe de base sur les carburants, la surtaxe et la vignette autoroutière. La taxe de base s'élève à 43,12 centimes par litre d'essence et à 45,87 centimes par litre de diesel. Ces taux sont inchangés depuis 1993. La surtaxe est de 30 centimes par litre depuis 1974, tous carburants confondus. La vignette autoroutière n'a pas bougé depuis 1995. Elle coûte 40 francs, le peuple ayant refusé de la faire passer à 100 francs en 2013.

En 2015, la taxe de base a rapporté 2,78 milliards de francs, dont la moitié a été versée sur le compte du FSCR alors que l'autre moitié revient à la caisse générale et est ainsi disponible pour financer les autres tâches de l'Etat. Les recettes de la surtaxe (1,85 milliard en 2015) et de la vignette (336 millions) sont entièrement affectées au bitume. Le FSCR dispose ainsi d'un montant annuel de 3,6 milliards de francs.

## Voitures moins gourmandes

Cette somme est utilisée pour financer l'exploitation et l'entretien du réseau des routes nationales (1,6 milliard en 2015), le fonds d'infrastructure (1 milliard pour achever le réseau, éliminer les goulets d'étranglement, sou-

tenir des projets de mobilité dans les agglomérations et donner un coup de pouce aux routes de montagne), les routes principales (200 millions), le trafic combiné, les grands projets ferroviaires et la protection de la nature (600 millions).

## «Le Forta puise trop dans la caisse»

EVI ALLEMANN, CONSEILLÈRE NATIONALE (PS/BE) ET PRÉSIDENTE DE L'ATE

Deux perspectives ont motivé le Conseil fédéral à proposer d'adapter la stratégie de financement de la route. Premièrement, le fonds d'infrastructure, en vigueur depuis 2008 et doté en théorie d'un capital de 20,8 milliards à répartir sur vingt ans, sera asséché plus rapidement que prévu. Deuxièmement, le pilier principal

du financement, soit les taxes sur les carburants, menace de s'éroder en raison de la diminution de la consommation des véhicules et du développement des voitures électriques.

## 4 centimes de plus par litre

C'est ainsi qu'est né le projet de Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta). Si, le 12 février, le peuple et les cantons acceptent de l'ancrer dans la Constitution au même titre que le fonds ferroviaire accepté en 2014, il absorbera le fonds d'infrastructure dès 2018.

Il reposera cependant sur une assise plus large. Les recettes de la vignette et de la surtaxe seront entièrement versées dans le Forta. Mais la surtaxe augmentera de 4 centimes par litre dès que les réserves du fonds seront inférieures à 500 millions, ce qui ne sera pas le cas avant 2019 ou 2020. Selon l'administration, la facture pour les ménages sera de 35 francs par an. Cette décision a néanmoins déclenché un

concert de klaxons dans les milieux automobiles.

Le lobby routier reste convaincu que l'adaptation de 4 centimes sera suivie d'une seconde tranche quelques années plus tard. Ce n'est effectivement pas exclu. Le département de Doris Leuthard dit d'ailleurs que la surtaxe augmentera «dans un premier temps» de 4 centimes. Il faut rappeler que, dans un premier temps, Doris Leuthard avait parlé de 12 à 15 centimes de plus par litre. Le compromis de 4 centimes accroitra de 200 millions les rentrées annuelles de la surtaxe.

## L'ATE dit non

Quant au produit de la taxe de base, la part réservée à la route passera de 50 à 55 puis à 60%. Mais les recettes, soit 1,65 milliard, seront réparties entre le FSCR, qui ne disparaîtra pas du paysage. Seuls 10% (250 millions) reviendront au Forta alors que le reste (1,4 milliard) continuera de financer les routes principales, le trafic combiné, les mesures de

protection de la nature et contre les dangers naturels via le «compte routier».

Le Forta recevra en plus les 400 millions que rapporte chaque année l'impôt fédéral sur les véhicules automobiles, somme qui

## «Comme il repose sur plusieurs piliers, le financement du Forta est sûr»

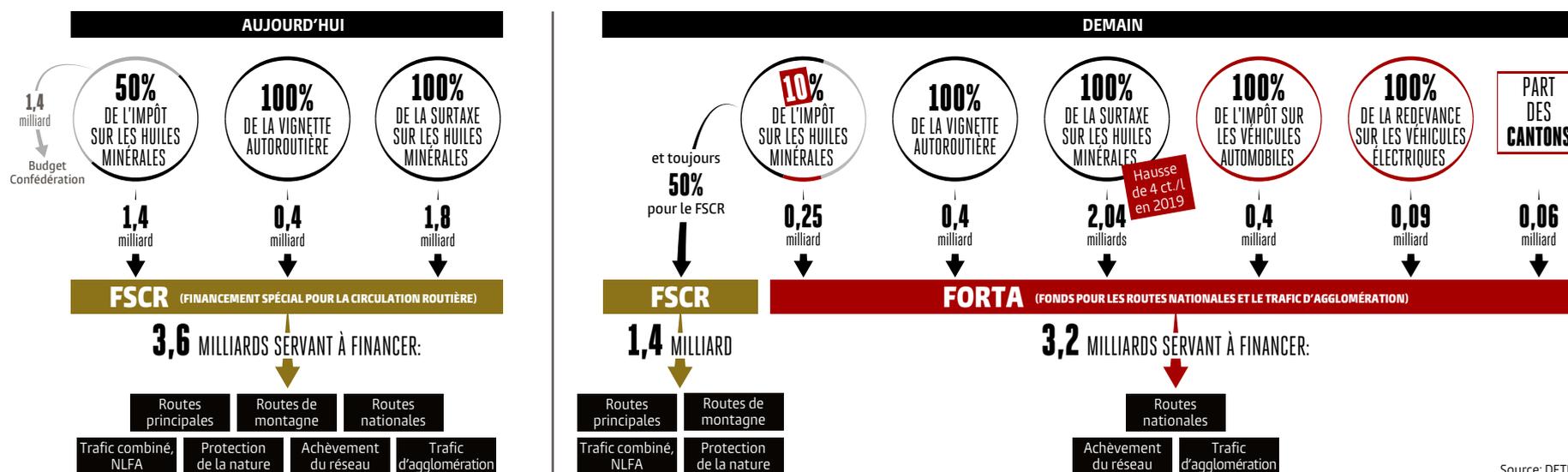
THIERRY BURKART, CONSEILLER NATIONAL (PLR/AG) ET VICE-PRÉSIDENT DU TCS

était jusqu'à maintenant à disposition pour financer d'autres tâches de l'Etat. Ainsi, au total, la caisse fédérale perdra 650 millions au profit de la route. Cela fait hurler la présidente de l'Association Transport et Environnement

(ATE), Evi Allemann (PS/BE), qui estime que «le Forta puise trop dans la caisse». Elle parle de «demi-Vache à lait», allusion à l'initiative populaire du lobby routier qui aurait détourné de la caisse fédérale vers la route 1,5 milliard de francs par an. Cette initiative a été refusée en juin dernier par 70% de la population et tous les cantons.

Le Forta sera aussi alimenté par un prélèvement fiscal sur les véhicules électriques. Mais l'apport, estimé à 90 millions par an, ne tombera pas avant 2020. Enfin, les cantons sont invités à participer à hauteur de 60 millions pour compenser la reprise par la Confédération de 400 kilomètres de routes cantonales. Au total, le Forta disposera d'une somme annuelle de 3,2 milliards de francs, à quoi il faut ajouter le 1,4 milliard du FSCR. «Comme il repose sur plusieurs sources, le financement du Forta est sûr», commente le conseiller national Thierry Burkart (PLR/AG), vice-président du TCS. ■

## Le financement de la route sera réorganisé et les moyens augmentés



Source: DETEC