

Communiqué de presse

Impôts routiers et automobiles prélevés par la Confédération en 2015

Les usagers de la route «vaches à lait» de la nation versent 9,4 milliards de francs

Berne, 02.09.14 – L'année prochaine les usagers de la route continueront de payer l'infrastructure routière, de subventionner massivement les nouvelles infrastructures ferroviaires et d'alimenter la caisse générale de la Confédération. Les recettes budgétisées et estimées de la Confédération au titre des impôts routiers et automobiles dépasseront 9,4 milliards de francs en 2015. On comprend d'autant moins les efforts politiques en cours qui visent à faire payer encore plus les automobilistes, les motards et la branche des transports par une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales dans le cadre du projet FORTA. Les usagers de la route sont définitivement considérés comme les «vaches à lait» de la nation.

Selon le message gouvernemental concernant le budget 2015 et les estimations de routesuisse, les impôts que la Confédération prélève sur les carburants (impôts sur les huiles minérales), sur l'importation de véhicules (impôt automobile), pour l'utilisation du réseau routier suisse (RPLP, vignette autoroutière) ainsi que sur les chiffres d'affaires résultant de la vente de carburants, de véhicules et de pièces de rechange (TVA) rapporteront l'an prochain quelque 9,4 milliards de francs à la caisse fédérale.

La Confédération a encaissé dans le passé déjà et longuement thésaurisé dans la «caisse routière» 3,45 milliards de francs, qui étaient initialement réservés à la route. Or, 2,6 milliards de ce montant ont été crédités au fonds d'infrastructure en 2008 et 850 millions supplémentaires en 2011. En 2015, la Confédération prélèvera un peu moins de 200 millions de francs sur ces provisions, si bien qu'au total la Confédération disposera de 9,6 milliards de francs d'argent réuni par les usagers de la route. Cela n'empêche nullement le Conseil fédéral et le Parlement d'examiner prochainement les moyens de «traire» encore plus les usagers motorisés de la route par le biais d'une augmentation de la surtaxe sur les carburants.

Cette politique ignore complètement les faits suivants: sur ces plus de 9,6 milliards de francs encaissés par la Confédération, 41,5% (4 milliards de francs) entrent dans la caisse générale et servent à financer tout et n'importe quoi. Cet argent n'est donc pas affecté. 31% (3 milliards de francs) seulement reviennent à des tâches routières, par exemple l'entretien, l'exploitation et l'aménagement des routes nationales. Environ 19% (1,85 milliards de francs) sont déviés vers des grands projets ferroviaires (FTP), soit les Nouvelles lignes ferroviaires alpines NLFA, Rail 2000/ZEB, les mesures antibruit et le raccordement de la Suisse occidentale et orientale aux lignes européennes à grande vitesse, ainsi que vers les infrastructures ferroviaires dans les agglomérations et les «coûts non couverts du trafic lourd» (donc également pour l'infrastructure ferroviaire). Un peu plus de 5% (510 millions de francs) constituent la part des cantons à la RPLP et environ 3,5% (353 millions de francs) financent des mesures de protection (environnement, paysage, dangers naturels) ainsi que la recherche, l'administration et divers autres postes.

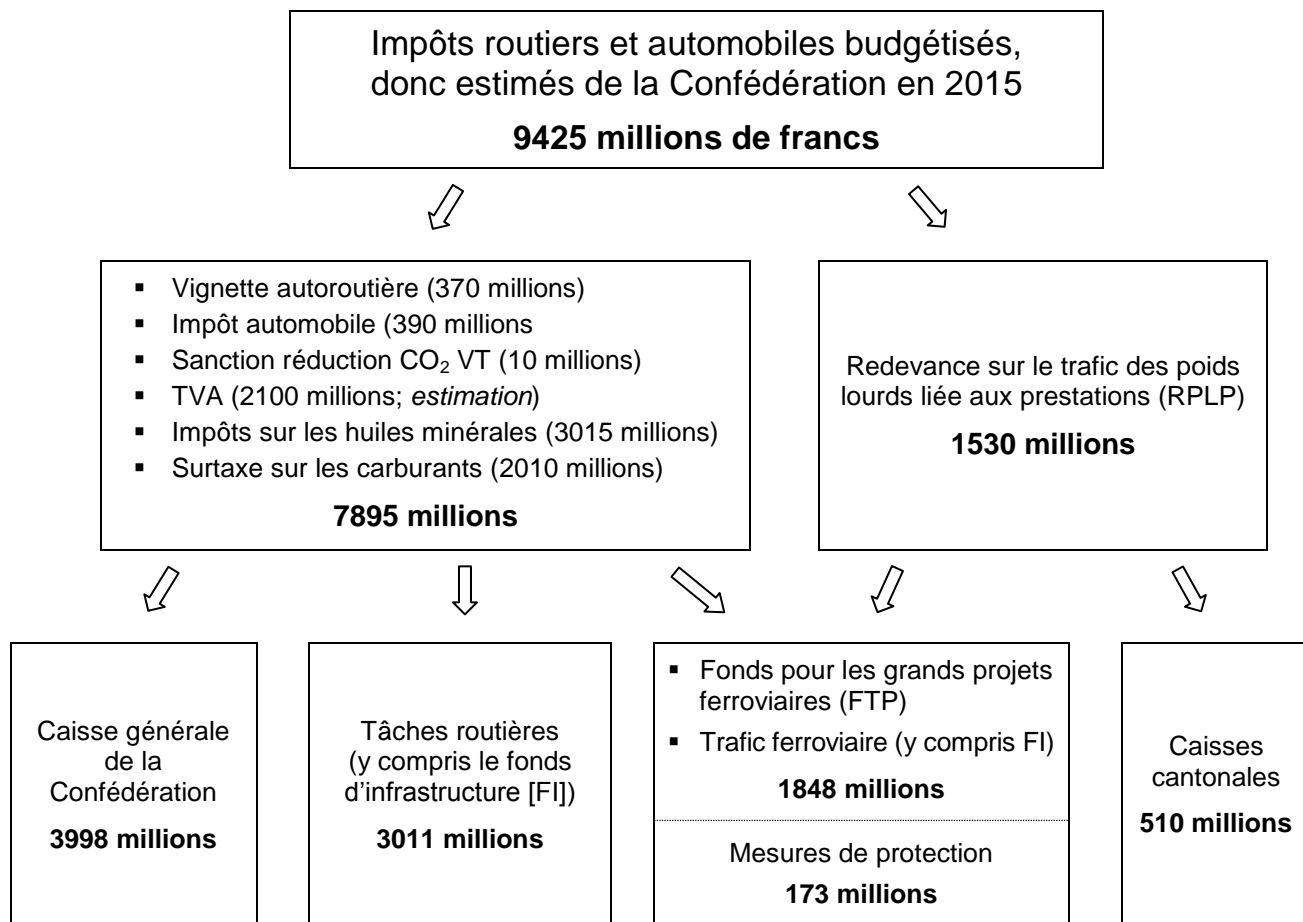
Cela fait la huitième fois déjà que le fonds d'infrastructure (FI) intervient. Ce fonds est alimenté par des ressources routières affectées et distribuera en 2015 1193 millions de francs, dont probablement 867 millions pour des tâches en rapport avec la route (notamment l'achèvement du réseau des routes nationales planifié dans les années 50) et environ 336 millions pour des projets ferroviaires dans les agglomérations. Malgré le prélèvement de 2,6 milliards de francs en 2008 et de 850 millions en 2011 dans les provisions constituées au titre du financement spécial du trafic routier (FSTR) pour alimenter le fonds d'investissement, le FSTR disposera toujours de réserves importantes à la fin 2015 (plus de 1,5 milliard de francs).

Pour **routesuisse**, l'actuelle discussion concernant une imposition supplémentaire des usagers de la route et de l'économie est parfaitement cynique compte tenu des faits et chiffres énoncés plus haut. Ce d'autant plus qu'on attend depuis longtemps en vain l'offensive de construction demandée. Le résultat de cette inaction, c'est une augmentation massive du nombre d'heures d'attente dans les bouchons sur les autoroutes. Dans toutes les régions du pays, les routes pâtissent d'un énorme retard en matière d'investissement. Ce retard doit absolument être rattrapé avant que la politique ne décide d'augmenter les impôts sur l'essence et le diesel.

Conclusion: les usagers de la route (automobilistes, motards et transporteurs routiers) financent non seulement l'infrastructure à proprement parler, mais apportent aussi une contribution considérable à la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires et alimentent de surcroît la caisse fédérale pour lui permettre de financer des tâches qui n'ont aucun rapport avec la route.

routesuisse – Fédération routière suisse FRS est l'organisation faitière de la branche automobile et du trafic routier suisses. **routesuisse** réunit 30 associations de la branche automobile et routière ainsi que de nombreuses organisations d'usagers de la route et de moniteurs de conduite. Ses principales organisations de soutien sont le TCS (Touring Club Suisse); auto-suisse (Association des importateurs suisses d'automobiles); l'UPSA, l'Union professionnelle suisse de l'automobile; ACS (Automobile Club de Suisse) et l'ASTAG (Association suisse des transports routiers).

Représentation* du financement de l'infrastructure routière et de la majeure partie de la nouvelle infrastructure ferroviaire



Source: Message sur le budget 2015 de la Confédération suisse, routesuisse

* Afin que cette représentation soit plus facile à consulter, il n'est pas tenu compte ici des quelque 200 millions de francs comme source de financement. Cet argent provient du montant (2,6 milliards et 850 millions de francs) prélevé dans le financement spécial des routes (FSTR) et crédité au FI comme apport. Egalement il n'est pas tenu compte des dépenses pour la recherche et l'administration (180 millions de francs). De surcroît, 225 millions de francs prélevés sur le produit de la RPLP sont transférés dans la caisse générale de la Confédération au titre des «Coûts non couverts du trafic des poids lourds». Ce montant offre une certaine marge de manœuvre pour accroître – sans d'incidence sur le budget fédéral – les moyens financiers destinés à la conservation de la substance et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Représentation de l'affectation en pour-cent de tous les moyens financiers routiers dont la Confédération dispose probablement en 2015

