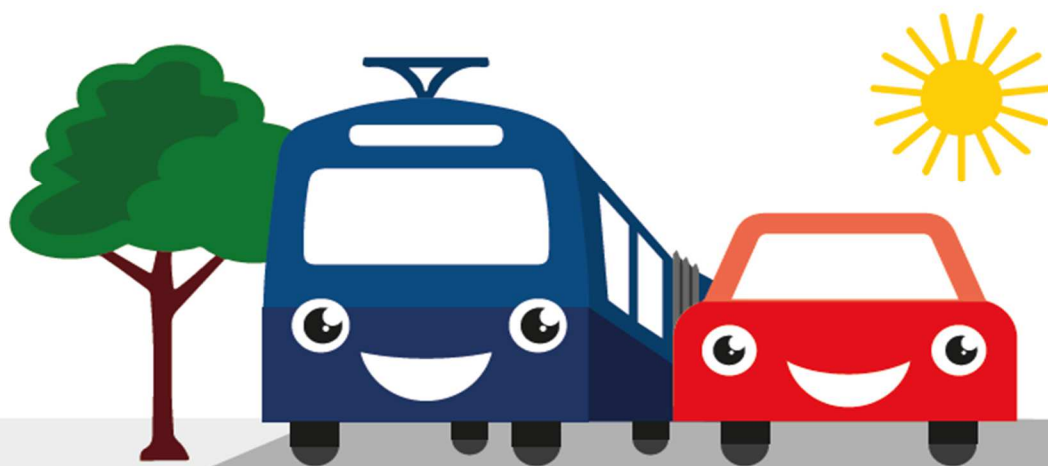


Argumentaire long FORTA OUI
votation fédérale du 12 février 2017

Complémentaires, donc efficaces.



www.forta-oui.ch

Le 12 février
FORTA
OUI

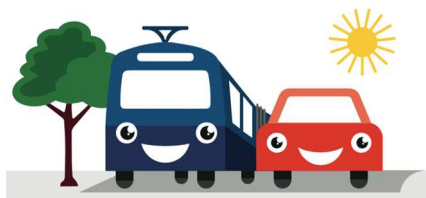


Table des matières

| | |
|---|-----------|
| 1. Introduction: le réseau de transport – un facteur clé | 3 |
| 1.1 Un réseau de transport fortement développé | 3 |
| 1.2 Il est grand temps d'agir | 3 |
| 2. Le projet sur lequel nous votons | 4 |
| 3. Les arguments en bref | 5 |
| 4. OUI au renforcement du réseau suisse de transport | 7 |
| 4.1 Le réseau des routes nationales (autoroutes) | 7 |
| 4.2 Le trafic d'agglomération | 7 |
| 5. OUI à l'élimination des goulets d'étranglement sur les autoroutes | 9 |
| 5.1 Action ciblée contre les bouchons | 9 |
| 5.2 Répondre de manière raisonnable aux problèmes de surcharge de trafic | 9 |
| 6. OUI au délestage du trafic routier des villes et agglomérations | 10 |
| 6.1 Prolonger le succès des projets d'agglomération | 10 |
| 6.2 Vision globale de tous les systèmes de transport | 10 |
| 7. OUI au renforcement des régions périphériques et de montagne | 11 |
| 7.1 Mieux desservir les régions périphériques et de montagne | 11 |
| 7.2 Alléger la charge financière des cantons périphériques et de montagne | 11 |
| 8. OUI à une meilleure desserte de transport pour l'économie (PME) | 12 |
| 8.1 De bonnes infrastructures de transport – un avantage économique central | 12 |
| 9. OUI à un financement durable et équilibré des transports | 13 |
| 9.1 Un financement équilibré et reposant sur une large base | 13 |
| 9.2 Vision globale du réseau suisse de transport | 13 |
| 10. Une large alliance soutient le fonds FORTA | 15 |



1. Introduction: le réseau de transport – un facteur clé

1.1 Un réseau de transport fortement développé

Des infrastructures modernes et performantes font partie des facteurs clés qui déterminent la compétitivité et la prospérité de notre pays.

Les infrastructures suisses (rail, route, électricité, télécommunications, eau, etc.) ont été conçues il y a plusieurs décennies sur la base des perspectives admises à l'époque concernant le développement de la population et de l'économie. Les responsables d'alors se sont fondés sur des taux de croissance élevés. Voilà pourquoi la Suisse dispose encore aujourd'hui d'une infrastructure bien développée et de bonne qualité. Les hypothèses retenues dans le passé quant au développement démographique et économique (nombre d'habitants et produit intérieur brut) sont devenues réalité, quoique avec quelques années de retard.

C'est dire que le réseau de transport suisse parvient aux limites de sa capacité, notamment dans les régions à forte densité démographique et dans les agglomérations.

1.2 Il est grand temps d'agir

Les signes de surcharge sont nombreux et indéniables: bouchons quotidiens sur les axes routiers principaux et dans les agglomérations, trains bondés sur les lignes principales, réseaux RER et transports publics à courte distance de plus en plus surchargés et exposés aux pannes, bouchons sur les routes d'accès et de transit vers les destinations touristiques, mais aussi problèmes pour les trains de marchandises qui, faute de capacités ferroviaires suffisantes, ne disposent plus de tracés libres. Le réseau de transport dans sa forme actuelle ne répond plus aux exigences croissantes de l'économie et de la société. Cette forte charge accroît en outre le risque de pannes affectant tout le territoire.

Les collectivités publiques assument la responsabilité du financement et de l'aménagement des infrastructures de transport. Le réseau suisse de transport a une valeur économique considérable. S'il fallait le reconstruire, cela coûterait quelque 350 milliards de francs, soit les deux tiers du produit intérieur brut de la Suisse. Un engagement fort de la Confédération, des cantons et des communes est donc plus important que jamais.



2. Le projet sur lequel nous votons

En approuvant en février 2014 le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), le peuple et les cantons ont donné au rail une base financière solide. Un agenda a ainsi pu être fixé pour les nombreux projets d'aménagement ainsi que pour les travaux d'entretien et de réparation en attente. Les projets prêts à être réalisés sont approuvés tous les quatre ans et leur financement est assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Une démarche analogue est désormais prévue pour le réseau des routes nationales (autoroutes) et les projets du trafic d'agglomération (voies de bus, trams, métros et routes de contournement).

Grâce au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) les projets d'achèvement (autoroutes A5, A9 et A16 en Suisse romande), ainsi que les travaux d'aménagement et d'entretien du réseau des routes nationales ont pu être agendés. Dans une première étape 2018-2030, quelque 6,5 milliards de francs seront investis dans l'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers. Le financement des travaux d'entretien et de réparation des routes nationales, qui coûtent de plus en plus cher, sera également assuré. En outre, le fonds FORTA assumera la reprise financière de quelque 400 km de routes cantonales qui, en raison de leur importance, seront transférées dans le réseau des routes nationales.

Le fonds FORTA garantira aussi la prolongation des subventions fédérales au titre des différents projets d'agglomérations, c'est-à-dire concrètement le cofinancement par la Confédération de projets d'infrastructures de transport destinés à résoudre les problèmes de trafic dans les agglomérations. Des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, ainsi que des mesures de sécurité routière ou pour réduire le bruit du trafic pourront également être financées.

Non limité dans le temps, le fonds FORTA est ancré dans la Constitution fédérale tout comme le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), modification de la Constitution qui nécessite un vote populaire, comme cela avait été le cas pour le FIF.

Le Conseil fédéral et le Parlement fédéral recommandent au peuple et aux cantons d'accepter ce projet lors de la votation populaire fédérale du 12 février 2017.



3. Les arguments en bref

OUI au renforcement du réseau suisse de transport

Le fonds FORTA finance le renforcement du réseau suisse de transport. Les habitants et les entreprises de notre pays ont besoin d'infrastructures de transport de qualité. Le rail bénéficie déjà d'un fonds de durée indéterminée pour le financement de son infrastructure. Avec le fonds FORTA, la route et le rail seront sur un pied d'égalité.

Les investissements nécessaires à l'entretien et à l'aménagement de l'infrastructure routière seront garantis. De ce fait, la Suisse disposera d'un réseau de transport performant, fondé sur la complémentarité rail-route.

La desserte des différentes régions de notre pays sera améliorée et des infrastructures de transport importantes pour les villes et les agglomérations seront cofinancées par la Confédération. Le renforcement du réseau de transport suisse au moyen du fonds FORTA permet de répondre à la croissance du trafic.

OUI à l'élimination des goulets d'étranglement sur les autoroutes

Le fonds FORTA finance l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales (autoroutes), dont les limites de capacité sont désormais atteintes. De fait, le nombre d'heures de bouchons ne cesse d'augmenter et les besoins d'investissement sont énormes. Le nouveau fonds routier FORTA répond à ce problème. Il garantit qu'à l'avenir des montants suffisants pourront être alloués à l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de notre réseau autoroutier.

Les tronçons autoroutiers les plus surchargés seront élargis, au bénéfice de la collectivité, puisque les pertes de temps et les atteintes à l'environnement diminueront.

OUI au délestage du trafic routier des villes et agglomérations

Le fonds FORTA contribue à délester les villes et agglomérations du trafic routier. On soulignera en ce sens que les moyens financiers du fonds d'infrastructure en vigueur, qui auraient dû suffire jusqu'en 2028, sont déjà épuisés. Par conséquent, sans le fonds FORTA, les subventions fédérales aux projets des agglomérations se tariraient et d'importants projets ne pourraient plus être réalisés.

Grâce au fonds FORTA, la Confédération, les cantons et les communes pourront continuer à financer ensemble des routes de contournement et de délestage, des voies de bus, des trams et des métros, des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, ainsi que des mesures améliorant la sécurité routière ou réduisant le bruit et les atteintes à l'environnement. On soulignera enfin que ces moyens financiers seront à disposition de l'ensemble des agglomérations, petites, moyennes et grandes, dans toute la Suisse.



OUI au renforcement des régions périphériques et de montagne

Les régions périphériques et de montagne bénéficient également du fonds FORTA. Avec l'entrée en vigueur du nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, quelque 400 km de routes cantonales existantes seront repris par la Confédération dans le réseau des routes nationales. Cette mesure allégera la charge financière de la plupart des cantons. Des routes de contournement pourront être construites autour des villages et des petites villes traversées actuellement par de grands axes de transit routier.

Par ailleurs, l'importance des liaisons routières pour les régions périphériques est expressément prise en compte. Des contributions fédérales continueront à être versées aux cantons au titre de la protection des routes cantonales contre les dangers naturels, ainsi que de la protection de l'environnement et du paysage, au bénéfice des habitants et des entreprises des régions périphériques.

OUI à une meilleure desserte de transport pour l'économie et notamment les PME

Le fonds FORTA contribue à ce que l'économie en général et les petites et moyennes entreprises (PME) en particulier continuent de disposer d'infrastructures de transport renforçant leur compétitivité. A l'heure actuelle, les quelque 20'000 heures annuelles de bouchons enregistrées sur nos autoroutes pèsent lourdement sur la marche de l'économie.

Pour résumer, les corps de métiers (livreurs, réparateurs, etc.) perdent un temps précieux sur la route et les bouchons coûtent cher : environ 1,6 milliard de francs par an selon les calculs de la Confédération.

La prospérité de la Suisse dépend de la bonne marche de ses entreprises, ce qui fait que la collectivité toute entière bénéficie d'une meilleure fluidité du trafic routier.

OUI à un financement durable et équilibré des transports

Le fonds FORTA garantit un financement solide et équilibré d'une partie essentielle de notre infrastructure de transport. Des projets à long terme, tels que des aménagements autoroutiers, ont besoin d'un financement durable. En ce sens, le peuple a déjà approuvé le fonds d'infrastructure ferroviaire. La création du fonds FORTA offre la chance de renforcer encore le développement du réseau suisse de transport.

Le nouveau fonds routier est équilibré: tant les collectivités publiques que les automobilistes contribuent à son financement. Des recettes provenant de l'impôt automobile fédéral, des taxes sur les carburants et de la vignette seront affectées à FORTA. Par ailleurs, les contributions routières fédérales aux cantons continueront à être garanties. Enfin, le fonds FORTA empêche le prélèvement d'impôts« en trop »: la surtaxe sur les carburants ne pourra être augmentée que si cette hausse est indispensable à la réalisation de projets prêts à être mis en chantier.



4. OUI au renforcement du réseau suisse de transport

4.1 Le réseau des routes nationales

Le réseau des routes nationales (autoroutes) est véritablement la colonne vertébrale du système suisse de transport. Ce réseau, long à fin 2016 de 1'837 kilomètres, constitue seulement 2,5% de la totalité du réseau routier suisse, mais il absorbe à lui tout seul 41% des prestations de transport du trafic routier de personnes et même 70% du trafic lourd de marchandises par la route. Or, le trafic sur le réseau des routes nationales a doublé depuis 1990 alors qu'il est demeuré presque stable sur les autres routes, un fait largement méconnu. On notera en ce sens que, durant la seule année 2015, le nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules empruntant les routes nationales a augmenté de 4,2%. Par ailleurs, le trafic lourd de marchandises a crû de 1% en 2015 sur nos autoroutes.

Les routes nationales déchargent donc considérablement le reste du réseau routier et constituent aujourd'hui un "contournement de localités au niveau national". Cette concentration du trafic sur les routes nationales a pour conséquence que plusieurs tronçons de ces dernières situés sur le Plateau atteignent, voire dépassent leur limite de capacité. Ce constat est confirmé par la statistique des bouchons, puisque l'on a décompté, en 2015, plus de 23'000 heures d'attente dues à une surcharge de trafic.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Un programme de développement stratégique (PRODES) sera établi tous les quatre ans pour définir les tronçons surchargés qui devront être aménagés en priorité les années suivantes.**
- **Le réseau sera complété. Des tronçons autoroutiers nouveaux seront construits dans la région de Morges (VD) et dans le Glattal (ZH).**
- **Environ 400 km de routes cantonales à fort trafic seront transférés dans le réseau des routes nationales. Cela signifie concrètement que la Confédération assumera désormais la responsabilité de l'entretien, de l'aménagement et du financement de ces routes.**
- **La Confédération disposera de plus d'argent pour financer ces projets, soit au total 650 millions de francs de plus qu'aujourd'hui. Si ces moyens financiers ne suffisent pas, elle pourra augmenter légèrement – d'environ 4 centimes par litre – la surtaxe sur les carburants.**

4.2 Le trafic d'agglomération

La capacité des infrastructures suisses de transport dépend aussi de la manière dont fonctionne le trafic dans les agglomérations. Il ne sert à rien de gagner 10 minutes sur le trajet de Genève à Lausanne si ensuite le trajet de la gare de Lausanne jusque dans la banlieue dure 20 minutes de plus. Ce constat vaut aussi bien pour le trafic individuel motorisé que pour les transports publics.

L'engagement de la Confédération dans le trafic d'agglomération s'est traduit par de nombreuses améliorations ces dernières années, mais les fonds disponibles à cet effet seront bientôt épuisés. Sans le fonds FORTA, la Confédération n'aura plus les moyens de soutenir les projets de transport dans les agglomérations. Bon nombre de ces dernières ne disposant pas de ressources financières suffisantes, plusieurs projets devront être abandonnés.



Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Les programmes concernant le trafic d'agglomération sont des instruments utiles pour financer des solutions de transport pratiques et intercommunales. Seul le fonds FORTA permet de les poursuivre à l'avenir.**
- **La Confédération a fixé à 6 milliards de francs, pour une durée de 20 ans, les moyens financiers destinés aux projets d'agglomération. Ces fonds seront cependant bientôt épuisés. Grâce au fonds FORTA, la Confédération pourra continuer d'engager environ 390 millions de francs par an dans des projets du trafic d'agglomération de toutes les régions de Suisse.**



5. OUI à l'élimination des goulets d'étranglement sur les autoroutes

5.1 Action ciblée contre les bouchons

Le nombre d'heures d'attente dans les bouchons sur les routes nationales augmente rapidement. La situation s'est fortement détériorée, surtout ces dernières années. En 1999 on comptait encore environ 3'500 heures d'attente par an en raison de surcharges de trafic. Aujourd'hui, les usagers sont bloqués chaque année pendant plus 23'000 heures. Les pertes économiques dues aux bouchons quotidiens dépassent 1,6 milliard de francs par an. Ces embouteillages ne nuisent pas seulement à l'économie, mais aussi à l'environnement: les constants arrêts et redémarrages des voitures prises dans les files accroissent notablement la consommation de carburant et les émissions de CO₂.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Le projet FORTA permet d'agir efficacement contre les goulets d'étranglement et de financer durablement leur élimination. Cette intervention se fera par étapes: d'ici 2030, plusieurs sections critiques du réseau autoroutier seront corrigées, à commencer par le contournement nord de Zurich, les tronçons Luterbach-Härkingen (SO), Aéroport de Genève-Le Vengeron et Wankdorf-Schönbühl (BE).**
- **Les tronçons surchargés sont connus depuis longtemps. Il y a un important retard à rattraper à ce niveau. Comme il est impossible d'ouvrir tous les chantiers en même temps, il faut planifier assez tôt l'élimination des goulets d'étranglement. Le fonds FORTA avec son programme de développement stratégique PRODES constitue un instrument efficace à cet effet. Les projets prêts à être réalisés sont planifiés sur une période de quatre ans et leur financement est garanti.**

5.2 Répondre de manière raisonnable aux problèmes de surcharges de trafic

Depuis 1960, la Confédération et les cantons ont dépensé quelque 75 milliards de francs pour les routes nationales. Ces investissements ont été financés par des impôts spéciaux sur le trafic routier motorisé. Si la fiabilité de ce réseau baisse, la valeur de cet important investissement diminue aussi. C'est ce qui se passe aujourd'hui: certains tronçons sont bloqués de plus en plus souvent, mais de manière irrégulière et imprévisible, par des bouchons qui durent fréquemment plusieurs heures. Ces embouteillages sont principalement dus aux surcharges de trafic et font perdre aux routes nationales quelques-uns de leurs principaux avantages: le délestage du réseau routier restant, la sécurité routière et le soutien de l'économie par une amélioration générale du trafic.

Quels avantages le FORTA apporte-t-il ?

- **Le fonds FORTA charge la Confédération et les cantons de veiller à une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays. Cela signifie que, d'une part, la Confédération doit éliminer les goulets d'étranglement et, d'autre part, qu'elle doit, de concert avec les cantons, garantir une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions.**
- **Les projets d'élimination des goulets d'étranglement ne sont pas toujours suffisants. Dans la région de Morges, au bord du lac Léman, et dans le Glatttal zurichois, il faudra compléter le réseau pour garantir la fluidité du trafic. Ces compléments du réseau autoroutier sont réglés dans le cadre du projet FORTA.**



6. OUI au délestage du trafic routier des villes et agglomération

6.1 Prolonger le succès des projets d'agglomération

La densification urbaine du territoire suisse se traduit par le développement d'agglomérations dans lesquelles les entreprises et les habitants s'organisent au-delà des limites communales. Aujourd'hui déjà, trois quarts de la population habitent dans des agglomérations, qui tendent à former des zones métropolitaines. Les problèmes de circulation dans les villes et les agglomérations augmentent en parallèle, puisque c'est dans les villes et les métropoles que l'on enregistre le plus grand nombre d'heures de bouchons, ainsi que le plus fort taux d'exploitation des transports publics. Les infrastructures de transport doivent donc être développées pour répondre à cette croissance.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Les réserves financières du fonds d'infrastructure seront bientôt épuisées. Faute d'un financement complémentaire, nombre de projets améliorant le trafic dans les agglomérations risquent de ne pas voir le jour. Le fonds FORTA leur garantit un financement à long terme en mettant à disposition, dans une première phase, un montant de 390 millions de francs par an.**
- **Les problèmes de trafic dans les agglomérations ne peuvent être résolus que par une intervention dépassant les limites des villes et des communes. Les projets d'agglomération répondent à cette exigence: ils encouragent la recherche de solutions intercommunales et apportent un soutien financier notable aux cantons et aux communes. Le fonds FORTA offre une solution judicieuse aux problèmes de circulation des villes et agglomérations.**
- **Les projets d'agglomération agissent contre le mitage du territoire. Ils constituent un outil important pour coordonner le développement du trafic et du logement dans les agglomérations.**

6.2 Vision globale de tous les systèmes de transport

Jusqu'ici la Confédération a versé, dans le cadre des projets d'agglomération, des contributions tirées du fonds d'infrastructure pour financer des projets de transport. Les nouvelles lignes de bus, de trams et de métros en profitaient en même temps que des routes de contournement, des voies cyclables et piétonnières. Parmi les projets déjà réalisés qui ont profité de ces moyens financiers, on peut citer la ligne de tram bâloise vers Saint-Louis, le tram Berne-Ouest, le métro M2 de Lausanne, le pont de la Poya à Fribourg, la place du Wankdorf à Berne ou encore la route de délestage d'Olten.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Les transports publics, de même que les voies cyclables et piétonnières profitent des projets d'agglomération. Le fonds FORTA garantit le financement de nombreux projets dans toute la Suisse, à condition que ceux-ci ne soient pas financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire.**
- **Les projets d'agglomération comprennent aussi des projets de routes de contournement et des augmentations de capacité routière. Grâce au fonds FORTA, nombre de communes pourront être délestées du trafic de transit.**
- **Les projets d'agglomération mettent l'accent sur une conception globale du système de transport. Le fonds FORTA encourage un développement judicieux des systèmes de transport dans les villes et les communes. La grande majorité de la population suisse utilisant régulièrement aussi bien la voiture que les transports publics pour se déplacer, le fonds FORTA constitue en définitive une solution valable pour tous.**



7. OUI au renforcement des régions périphériques et de montagne

7.1 Mieux desservir les régions périphériques et de montagne

Les populations des régions périphériques dépendent davantage de leur voiture que les habitants des villes du Plateau suisse. Les réseaux de transports publics y sont moins denses. C'est dire que la population, l'économie et les PME de ces régions ont avant tout besoin de liaisons routières performantes, ainsi que d'une infrastructure routière qui les rattache aux grands centres et au réseau des routes nationales. Ce constat vaut tout particulièrement pour les destinations touristiques, qui doivent être facilement et directement accessibles. Les nombreux pendulaires qui travaillent dans les centres de moyenne importance des régions rurales et alpines ont eux aussi besoin de bonnes liaisons.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Le projet FORTA prévoit la reprise par la Confédération d'environ 400 km de routes cantonales qui seront intégrées dans le réseau des routes nationales. Il veille à ce que toutes les régions de Suisse soient rattachées au réseau des routes nationales.**
- **Cette intégration garantit des liaisons plus efficaces et plus sûres avec les centres. Le fonds FORTA soutient ainsi la compétitivité des PME des régions rurales et alpines.**

7.2 Alléger la charge financière des cantons périphériques et de montagne

L'entretien de l'infrastructure routière dans les régions rurales et alpines coûte très cher. La topographie impose de nombreux ouvrages d'art, des ponts, des tunnels et des galeries. Les routes doivent être protégées contre les chutes de pierres, les avalanches, les glissements de terrains et les inondations pour garantir la sécurité des usagers. En hiver, les services de voirie cantonaux et communaux enlèvent la neige pour assurer l'accessibilité des villages, tandis qu'au printemps les dégâts dus au gel exigent de coûteuses réparations.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **La reprise d'environ 400 km de routes cantonales allège charge financière des régions rurales et alpines. La Confédération assurant à l'avenir l'entretien de ces routes, il reste plus d'argent aux cantons pour aménager et entretenir des routes secondaires.**
- **Cette reprise de routes cantonales par la Confédération n'est pas un "cadeau" aux régions rurales et alpines. Les cantons participent en effet, à raison de 60 millions de francs par an, aux coûts d'entretien et d'exploitation des routes cantonales transférées, ce qui fait que le fonds FORTA est équilibré.**
- **Dans le cadre du projet FORTA, les cantons continuent de toucher des contributions fédérales à l'exploitation et à l'entretien de leurs routes principales. Ces versements bénéficient tout particulièrement aux régions rurales et alpines. Ils financent des projets de protection de l'environnement et du paysage, ainsi que des ouvrages contre les dangers naturels par le biais des réserves constituées au titre du "financement spécial de la circulation routière (FSCR)". Si ce financement spécial s'épuise, un mécanisme de compensation veille à ce que le fonds FORTA soutienne également des projets de ce genre.**



8. OUI à une meilleure desserte de transport pour l'économie (PME)

8.1 De bonnes infrastructures de transport – un avantage économique capital

Le réseau de transport constitue l'une des artères vitales de notre économie. De concert avec les autres infrastructures de transport, le réseau des routes nationales (autoroutes) est un facteur essentiel de l'attractivité économique de notre pays, car il n'y a pas de création de valeur sans mobilité. Grâce à un réseau de transport performant, les hommes et les femmes, les marchandises, l'énergie et les informations peuvent circuler. Or, 62% de toutes les prestations de transport sont assumées par la route. Presque toutes les marchandises qui sont produites ou consommées quelque part ont effectué au moins un court trajet sur la route. Le système de transport est donc un facteur essentiel de la prospérité de tout le pays et de ses régions. Les infrastructures routières et ferroviaires réalisent une plus-value directe et indirecte de quelque 16 milliards de francs par an. Elles sont d'une importance fondamentale pour la compétitivité internationale et l'attractivité économique de la Suisse. C'est un aspect qu'il ne faut pas oublier lorsqu'il s'agit de garantir et de développer la fonctionnalité et la performance de ces réseaux.

Or, le réseau routier suisse atteint les limites de sa capacité avec pour conséquence des bouchons quotidiens sur le réseau des routes nationales et un constant trafic en accor-déon dans les agglomérations. Les effets de ces bouchons sont désastreux pour l'économie en général et les PME en particulier. La bonne marche des entreprises dépend notamment de la mobilité des salariés.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il?

- **Le fonds FORTA permet de supprimer de manière ciblée les goulets d'étranglement sur les routes nationales, de combler les dernières lacunes du réseau des routes nationales et d'y réaliser de nouveaux et importants projets. En renforçant le réseau des routes nationales, le fonds FORTA solidifie la colonne vertébrale du système de transport suisse.**
- **En garantissant le financement des programmes d'agglomération, le fonds FORTA offre également aux régions urbaines une infrastructure de transport performante. Le fonds FORTA met donc en réseau les différents espaces économiques de Suisse, soutenant ainsi le dynamisme et la croissance économiques de notre pays.**
- **Avec le fonds FORTA, quelque 400 kilomètres de routes cantonales sont transférés dans le réseau des routes nationales et les cantons reçoivent un soutien financier pour l'exploitation et l'entretien des routes principales. Le fonds FORTA contribue donc au renforcement de l'économie de toutes les régions de notre pays.**



9. OUI à un financement durable et équilibré des transports

9.1 Un financement équilibré et reposant sur une large base

Le trafic sur le réseau des routes nationales a doublé depuis le début des années 1990. Les pronostics indiquent qu'il continuera d'augmenter ces prochaines années. Cette croissance constante est alimentée par le développement démographique et économique, ainsi que par l'augmentation du niveau de vie. Le trafic ne cesse également d'augmenter dans les villes et les agglomérations, ce qui touche les transports publics. Le réseau suisse des transports doit donc être constamment adapté et aménagé pour rester performant.

Le fonds FORTA remplace le fonds d'infrastructure, créé en 2008. Ce fonds était temporaire et ses moyens étaient strictement répartis. Les discussions budgétaires récurrentes qui s'ensuivaient provoquaient régulièrement des problèmes de planification et de réalisation des projets d'entretien et d'aménagement.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Ancré dans la Constitution fédérale, le fonds FORTA n'est pas limité dans le temps. Les discussions budgétaires récurrentes appartiendront donc au passé. L'entretien, l'exploitation et l'aménagement du réseau des routes nationales en profitent, tout comme les nombreux projets du trafic d'agglomération et les infrastructures des régions rurales et alpines. Grâce au mécanisme de financement de ce fonds, les projets peuvent être planifiés et réalisés en fonction des besoins.**
- **Alimenté par diverses sources, le fonds FORTA bénéficie d'un financement sûr. Le produit de la surtaxe sur les carburants et de la vignette autoroutière est versé au fonds FORTA, de même que celui de l'impôt automobile fédéral ainsi que, en règle générale, 10% des recettes provenant de la taxe de base sur les carburants (impôt sur les huiles minérales) et, dès 2020, le produit de la future taxe sur les véhicules électriques. Toutes ces ressources sont affectées et bénéficient donc entièrement au réseau des routes nationales, aux agglomérations ainsi qu'aux régions rurales et alpines.**
- **Le fonds FORTA disposera chaque année de plus de 3 milliards de francs. Si le niveau du fonds tombe en dessous d'une certaine limite, la surtaxe sur les carburants sera dans un premier temps augmentée de 4 centimes par litre. Cette hausse ne sera cependant nécessaire que dans deux ans au plus tôt.**

9.2 Vision globale du réseau suisse de transport

Jusqu'en 2014, le financement du réseau suisse de transport était complexe et manquait de transparence. L'infrastructure ferroviaire était alimentée par de nombreux canaux. Dans certains cas de l'argent destiné à l'infrastructure routière était attribué au rail, parce que ce dernier ne parvient pas à couvrir les coûts qu'il occasionne.

Le Conseil fédéral et le Parlement, puis le peuple en 2014 dans le cadre d'une votation, ont donc décidé de placer le financement du rail sur une base nouvelle et durable sous la forme du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

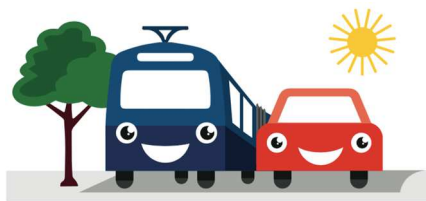


Depuis lors, le transport ferroviaire est financé par le biais du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Il manquait cependant jusqu'à ce jour une solution de financement équivalente pour les routes nationales (autoroutes) et les projets de transport dans les agglomérations.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Le fonds FORTA est un système équivalent au fonds ferroviaire. Il est ancré dans la Constitution fédérale et suffisamment alimenté par des ressources financières affectées. Le fonds FORTA est donc un véritable frère jumeau du fonds ferroviaire FIF. Grâce au fonds FORTA, tous les modes de transport de Suisse, des villes et des campagnes, qu'il s'agisse du rail ou de la route, des voies cyclables ou piétonnières, disposent d'un financement sûr et tourné vers l'avenir.**



10. Une large alliance soutient le fonds FORTA

- le Conseil fédéral et une très large majorité du Parlement fédéral
- les cantons, les villes et les communes
- les partis PDC, PLR, UDC et Verts libéraux
- l'Association des Communes Suisses, l'association des importateurs suisses d'automobiles auto-suisse, l'Association suisse des transports routiers ASTAG, l'Automobile Club de Suisse ACS, le Centre Patronal CP, les Chambres de commerce JU, GE, NE, TI, VD, VS, la Fédération des Entreprises Romandes FER, la Fédération des Entreprises Romandes de l'Arc jurassien FER Arcju, la Fédération des entreprises suisses – economiesuisse, la Fédération routière suisse FRS – routesuisse, le Groupement suisse pour les régions de montagne SAB, Infra Suisse, l'organisation nationale de la construction – constructionsuisse, le Service d'information pour les transports publics LITRA, la Société Suisse des Entrepreneurs SSE, le Touring Club Suisse TCS, l'Union Patronale du Canton de Fribourg UPCF, l'Union Pétrolière UP, l'Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA, l'Union suisse des arts et métiers - usam, l'Union Suisse des Carrossiers USIC, l'Union des transports publics UTP, l'Union des villes suisses, l'Union valaisanne des arts et métiers UVAM, VaudRoutes – Association routière vaudoise

disent FORTA OUI le 12 février 2017

Adresse de contact en Suisse romande :

info@forta-oui.ch