



Argumentaire pour la votation FORTA du 12.2.2017

Objet de la votation

La modification constitutionnelle du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Voici sur quoi nous allons voter:

Par une modification constitutionnelle, il est question d'attribuer chaque année un milliard de francs supplémentaires à la construction routière. Si ce FORTA est accepté, la caisse fédérale devra déboursier 650 millions, malgré les réserves considérables du compte routier (1,5 milliard de francs). Vu les ressources financières limitées de la Confédération, il faudrait forcément couper dans d'autres domaines comme la formation, les transports publics, la coopération au développement et l'agriculture. Un oui à ce FORTA compromettrait des tâches essentielles de l'Etat et constituerait un pillage de la caisse fédérale, la moitié de ce que prévoyait l'initiative « Vache à lait ».

Les points sur lesquels nous NE VOTONS PAS:

- Les projets d'agglomération pourraient perdurer même avec la loi actuelle sur le fonds d'infrastructure, d'autant plus qu'ils sont déjà inscrits dans la Constitution. Important : le nom du projet est une imposture, car ce sont de nouvelles autoroutes dont il est question: 90% de l'argent reviendra à la route. Avec FORTA, les moyens dévolus au tram, aux bus et aux pistes cyclables ne changeraient pas. Inutile de modifier la Constitution pour cela.
- Il est possible d'étendre le réseau routier même sans FORTA. En Suisse, les projets routiers n'ont pas de problème de financement, car le financement spécial routier actuel dispose d'importantes réserves. Avec encore plus d'argent, on verrait rapidement se réaliser des projets routiers démesurés et insensés.

Financement

La route dispose déjà d'un fonds qui est inscrit dans la loi: le fond d'infrastructure pour des nouvelles autoroutes et les projets d'agglomération.

Le FORTA n'est pas un compromis, mais un pillage de la caisse fédérale. Au Parlement, la majorité de droite s'est servie sans modération dans cette dernière, en augmentant de deux fois et demie la proposition initiale du Conseil fédéral.

- Actuellement déjà, plus que 3,5 milliards de francs sont versés actuellement chaque année au fonds routier de la Confédération. Cet argent n'est la plupart du temps pas entièrement dépensé, ce qui fait que les réserves du fonds routier s'élèvent à 1,5 milliard. Avec le FORTA ce seraient 4,5 milliards qui seraient à disposition de la caisse routière chaque année.
- Au vu de la situation financière actuelle de la Confédération, nous devons économiser 2 milliards de francs. Avec ce projet FORTA, les charges augmenteraient encore de 650 millions de francs par année. On peut donc s'attendre à de sévères restrictions budgétaires dans des domaines vitaux pour

ATE Association Transports et Environnement

Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne
Tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.ate.ch, ate@ate.ch

la Suisse comme la formation, les transports publics, la coopération au développement et l'agriculture.

- La modification constitutionnelle est inutile : même sans elle, on peut très bien remplacer la loi sur le fonds d'infrastructure par la loi sur le FORTA. Cela suffirait à rapporter 200 millions supplémentaires à la route, avec une augmentation de 4 centimes sur le prix de l'essence. Par ailleurs, la route recevra dans quelques années 225 millions supplémentaires par an. Cette somme est actuellement attribuée au fonds ferroviaire depuis plus de 20 ans.
- Les projets d'agglomération figurent dans la loi sur le fonds d'infrastructure et dans la Constitution. Ils peuvent perdurer sans problème.
- Le FORTA soutirerait beaucoup d'argent à la caisse fédérale, pour très peu de projets concrets. Trois seulement sont mûrs, dans des zones où il y a peu d'embouteillages :
 - 2 dans le Jura neuchâtelois
 - 1 dans le canton de Glaris
- Avec le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), seuls 100 millions provenaient de la caisse fédérale. Le prix des billets des transports publics a augmenté d'environ 10% en raison du FAIF. Ce FORTA voudrait prélever 650 millions de la caisse fédérale et n'augmenter le prix de l'essence que de 4 centimes, c'est-à-dire à peine 0,5% des coûts de transport de l'automobiliste moyen. Conduire devient par ailleurs toujours meilleur marché : la surtaxe sur les huiles minérales n'a pas changé depuis plus de 40 ans (30 ct, 1974) et le montant de l'impôt sur les huiles minérales est le même depuis 1993 (43 ct). Rapportées à l'évolution du pouvoir d'achat, ces charges pèsent moitié moins qu'il y a 20 ans.

La mobilité du futur

- L'infrastructure que nous construisons aujourd'hui dessine l'avenir de notre mobilité.
- Ce FORTA est synonyme d'enlaidissement de la Suisse par des projets déments et des routes de luxe.
- Nous demandons une gestion et un dosage intelligents du trafic de demain. Le FORTA ne ferait que dégrader l'environnement de la Suisse.
- Nous voulons mieux utiliser l'infrastructure existante, c'est-à-dire coordonner judicieusement la mobilité avec des moyens numériques et remplir les automobiles avec le covoiturage.
- Ce FORTA pousserait à étendre le réseau routier à tout prix, un concept complètement dépassé. On sait maintenant que construire des routes ne résout pas les problèmes de circulation, bien au contraire : plus le réseau est vaste, plus le trafic augmente, et les bouchons changent simplement de place. Ce FORTA poursuit cette logique et nous mène à une paralysie du trafic qui coûtera très cher à la collectivité. C'est absurde !
- Nous voulons que la Suisse reste belle. Dans un petit pays comme le nôtre, il n'y a pas de place pour une telle offensive routière de cette ampleur : elle diminuerait fortement notre qualité de vie.
- Cette modification constitutionnelle est inutile pour l'entretien des autoroutes, car les ressources nécessaires sont à disposition même sans FORTA, comme l'a dit elle-même la conseillère fédérale Doris Leuthard, responsable du dossier.

Projets d'agglomération

- Les projets d'agglomération permettent d'investir de manière ciblée dans les routes, les TP ou les infrastructures cyclistes et piétonnières. Avec ou sans le FORTA, les projets d'agglomération continueront d'exister. Ils ne sont absolument pas remis en question : le Conseil national et le Conseil des Etats les ont tous deux adoptés à l'unanimité.

En bref

Le FORTA est une offensive routière disproportionnée et extrêmement coûteuse. Cet argent fera cruellement défaut ailleurs : des coupes sévères menacent déjà les transports publics, la formation, la coopération au développement et l'agriculture. La Confédération a décidé d'appliquer un programme d'austérité à hauteur de 2 milliards de francs. Dans le pire des cas, si la troisième réforme de l'imposition des entreprises (RIE III) est acceptée, les pertes de recettes fiscales se chiffreront en milliards.

Le concept de mobilité misant sur des extensions du réseau routier à tout prix est dépassé et mène droit à la paralysie du trafic. Nous voyons l'avenir des transports en Suisse tout autrement, en utilisant mieux l'infrastructure existante. Nous devons gérer et doser intelligemment la circulation, avec des moyens numériques et des incitations financières. Par exemple en encourageant les modèles de covoiturage, mais aussi en investissant dans les transports publics ainsi que dans les infrastructures cyclistes et piétonnières.

Notre beau pays est trop petit pour que des autoroutes à 6 ou 8 voies le sillonnent. Nous aimerions que la Suisse reste verdoyante et agréable à vivre dans 20 ans. Or, ce FORTA la transformerait en un désert de béton et de goudron: un retour à la folie offensive des années 1960.

Aujourd'hui déjà, la caisse routière est bien remplie: plus de 3 milliards de francs sont attribués chaque année au réseau routier. Mais, le budget n'est souvent pas entièrement dépensé. Mettre de côté un milliard supplémentaire est une mesure disproportionnée, à courte vue et insensée.