

Complémentaires, donc efficaces



Communiqué de presse

Berne, le 10 janvier 2017

Le fonds FORTA renforce le réseau suisse de transport

Le fonds FORTA soumis au vote du peuple et des cantons offre une occasion historique de compléter le financement des infrastructures de transport et de renforcer ainsi le réseau suisse de transport. Une très large coalition constituée d'élus de presque tous les partis, des cantons, régions de montagne, villes et communes, ainsi que de nombreuses associations, dit OUI au fonds FORTA.

Un réseau de transport fonctionnel et performant doit reposer sur la complémentarité entre le rail et la route. «Il s'agit d'assurer à l'avenir l'interconnexion des deux principaux modes de transport de notre pays», déclare le Président central du TCS, Peter Goetschi. Le fonds FORTA constitue en ce sens un instrument de financement judicieux, équilibré et responsable, qui permet de construire aujourd'hui la mobilité de la Suisse de demain.

Assurer la poursuite des projets d'agglomération

Les projets d'agglomération se fondent également sur une vision globale du système de transport et pourront être poursuivis grâce au fonds FORTA. Parce que la majorité de la population suisse utilise régulièrement aussi bien la voiture que les transports en commun, le fonds FORTA profite à tous. Marie-France Roth Pasquier, Conseillère communale de Bulle FR, souligne que, sans les contributions fédérales assurées par le fonds FORTA, d'importants projets d'agglomération ne peuvent pas être réalisés: «La population et l'économie des villes et des agglomérations en souffriraient, et les effets d'un refus se feraient ressentir dans tout le pays.» C'est pourquoi l'Union des villes suisses recommande d'accepter le projet FORTA.

Mieux desservir les régions périphériques et de montagne

Outre les villes et les agglomérations, les régions périphériques et de montagne bénéficient du fonds FORTA, qui finance l'amélioration de leurs liaisons routières avec les centres urbains. En effet, l'entretien des infrastructures routières dans ces régions, qui comptent de nombreux ponts, tunnels et galeries, coûte très cher. Avec la reprise par la Confédération de quelque 400 kilomètres de routes cantonales, les régions périphériques et de montagne verront leur charge financière allégée. Par conséquent, les cantons concernés auront plus d'argent pour la construction et l'entretien de leurs routes secondaires. «Grâce au fonds FORTA, la desserte et l'accessibilité des cantons périphériques et de montagne sera nettement améliorée», déclare Laurent Favre, Vice-président du Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) et Conseiller d'Etat neuchâtelois. La population locale en profitera, tout comme les nombreux touristes.

Complémentaires, donc efficaces



La prospérité suisse dépend de bonnes infrastructures de transport

L'économie a également besoin du fonds FORTA. Les plus de 20 000 heures perdues chaque année dans les embouteillages pèsent sur de nombreuses entreprises, à commencer par les PME. Des milliers de places de travail dépendent du bon fonctionnement du réseau routier. «Le fonds FORTA, tout comme le fonds d'infrastructure ferroviaire FIF déjà en vigueur, assure à notre économie la sécurité de planification nécessaire pour construire et entretenir nos infrastructures de transport de la manière la plus efficiente possible,» déclare Hans Wicki, Président de constructionsuisse et Conseiller aux Etats du canton de Nidwald. La Suisse accorde depuis toujours de l'importance à la qualité de ses infrastructures de transport et cette stratégie lui a réussi. Christophe Reymond, Directeur général du Centre Patronal, ajoute en ce sens que « le fonds FORTA est indispensable pour financer des investissements nécessaires au développement de l'économie romande, qui contribue de manière importante à la prospérité de notre pays.»

Pour plus d'informations :

www.forta-oui.ch

www.facebook.com/Fortaoui

www.twitter.com/FortaOUI

Contacts

- Patrick Eperon, Chef de la campagne romande, 079 331 19 87
- Peter Goetschi, Président central du TCS, 079 247 23 04
- Christophe Reymond, Directeur général du Centre Patronal, 079 621 12 05
- Marie-France Roth Pasquier, Conseillère communale de Bulle, 079 346 00 35
- Laurent Favre, Vice-président du Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) et Conseiller d'Etat NE, 079 347 16 46
- Hans Wicki, Président de constructionsuisse et Conseiller aux Etats NW, 079 632 72 48

Complémentaires, donc efficaces



Exposé de Peter Goetschi
Président central du TCS

La parole prononcée fait foi

Un OUI au fonds FORTA est un OUI à la politique suisse des transports

Dans un peu plus de quatre semaines, nous allons avoir l'occasion de prendre une décision majeure pour l'avenir de la politique suisse des transports. La votation populaire sur le fonds FORTA offre une occasion historique de compléter le financement des infrastructures de transport et de renforcer ainsi le réseau suisse de transport dans son ensemble.

Nous savons aujourd'hui que la mobilité se trouve à un tournant. La mobilité à l'avenir sera plus diversifiée et multiple. Les grandes lignes de cette dernière sont l'électrification, la mise en réseau et la numérisation. Mais la mobilité du futur aura aussi besoin d'infrastructures performantes, car les voitures connectées ou même sans chauffeur se déplaceront aussi sur un réseau routier. Et même avec un niveau maximum de numérisation, les hommes ou les marchandises ne deviendront pas virtuels. C'est pourquoi des réseaux routiers et ferroviaires performants seront toujours essentiels à l'avenir pour notre place économique.

Même si une mise en réseau des différents modes de transport associée à la « sharing economy » permet une meilleure utilisation des capacités existantes, nous ne pouvons pas simplement nous contenter des infrastructures existantes. Car les réseaux de transport n'exigent pas seulement d'être entretenus et exploités, mais ils devront aussi à l'avenir faire face un volume de trafic toujours plus important, l'augmentation de la population, l'évolution de la division du travail, des revenus plus élevés et davantage de temps libre contribuant tous à la croissance des besoins de mobilité. En ce sens, il est évident que nous devons aussi à l'avenir non seulement sans cesse entretenir, adapter et renouveler, mais également compléter nos infrastructures de transport. Et c'est justement pour cela que le fonds FORTA et le programme de développement stratégique qui y est associé sont la bonne solution. Le fonds FORTA constitue un modèle de financement clair et proprement défini, qui étend à la route ce qui a déjà été mis en place pour le rail. Car le peuple suisse a approuvé le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) il y a trois ans et posé ainsi les bases d'une infrastructure ferroviaire performante.

Il s'agit maintenant de créer une base adéquate pour les infrastructures routières. Car il manque jusqu'à maintenant une solution de financement identique pour les routes nationales et les projets de transport dans les agglomérations. La solution présentée sous la forme d'un fonds offre les moyens appropriés pour cela, le fonds FORTA étant en fait le jumeau du fonds ferroviaire FIF et la conséquence logique du vote en faveur de ce dernier. Le fonds FORTA garantira que nous disposerons également à l'avenir d'une infrastructure routière moderne et adaptée aux besoins.

Un réseau de transport fonctionnel et performant doit reposer sur la complémentarité entre le rail et la route, ces deux piliers devant être renforcés de la même façon. A plus forte raison si nous voulons assurer à l'avenir l'interconnexion des deux principaux modes de transport de notre pays.

Le fonds FORTA constitue en ce sens un instrument de financement judicieux, équilibré et responsable, qui permet de construire aujourd'hui la mobilité de la Suisse de demain. En disant OUI au fonds FORTA, nous disons OUI à une politique des transports efficace, à long terme.



Exposé de Christophe Reymond
Directeur général du Centre Patronal

La parole prononcée fait foi.

L'économie romande dit OUI à un fonds FORTA pour toute la Suisse

Mesdames, Messieurs,

Il y a une année, j'avais l'honneur de représenter les organisations économiques romandes qui faisaient campagne pour un 2^e tunnel routier au Gothard, au nom d'une solidarité confédérale bien comprise, en faisant référence au fonds FORTA. Lors de cette conférence de presse, j'avais souligné que tout indiquait qu'une majorité parlementaire allait inscrire dans l'arrêté sur le réseau des routes nationales les quelque 400 kilomètres de routes cantonales qui auraient été financées par la hausse de la vignette, rejetée fin 2013. Depuis lors, la question du Gothard a été réglée en votation populaire fédérale du 28 février 2016 et une très large majorité des Chambres fédérales a adopté, le 30 septembre dernier, un « paquet FORTA » fondé sur deux éléments essentiels, à savoir : Premièrement, la reprise par la Confédération des 400 kilomètres précités. Et, deuxièmement, un financement équilibré comprenant la répartition dite « 60/40 » des recettes de la taxe de base sur les carburants, que nous appelions de nos vœux.

Aujourd'hui, je fais donc campagne au nom des mêmes organisations économiques romandes, pour l'inscription dans la Constitution fédérale du fonds FORTA, le 12 février prochain, à la suite du fonds d'infrastructure ferroviaire FIF, adopté le 9 février 2014. Pour la Suisse romande en général qui comptait, fin 2016, près de 2.2 des 8.4 millions d'habitants de notre pays et les entreprises romandes en particulier, le fonds FORTA est en effet indispensable pour financer des investissements liés à la route d'au moins 5 milliards de francs d'ici 2040.

Premièrement, pour financer l'élargissement à 6 pistes de l'autoroute de contournement du Grand Genève, entre la frontière française et Nyon, notamment près de l'aéroport international de Genève qui a vu passer près de 16 millions de passagers en 2015. Deuxièmement, pour financer l'élargissement et la reconfiguration de la ceinture autoroutière du Grand Lausanne, carrefour de la Suisse romande, en lançant notamment le grand contournement de Morges. Troisièmement, pour financer la reprise par la Confédération d'importantes routes dans les cantons de Fribourg, du Jura, de Neuchâtel et du Valais, telles que la liaison entre Delémont et Bâle, les contournements de La Chaux-de-Fonds et du Locle et la route du Grand Saint-Bernard. Enfin, quatrièmement, pour financer la poursuite des projets d'agglomérations de notre région, avec notamment la réalisation du métro m3 entre le centre et le nord de la ville de Lausanne et celle de nouvelles lignes de trams à Genève.

Ces investissements sont nécessaires au développement de l'économie romande en général et de l'économie de l'Arc lémanique en particulier, qui contribue de manière importante à la prospérité de notre pays, y compris sur le plan péréquatif. Je dis cela, je le souligne, sans aucune forme d'égoïsme, sur la base de données étayées et en soutenant sans réserve les investissements que FORTA garantit en Suisse alémanique et au Tessin.

Il s'agit en effet de répondre aux besoins de mobilité des habitants et des entreprises dans toute la Suisse, alors que la concurrence internationale est plus dure.



Exposé de Marie-France Roth Pasquier

Conseillère communale de la ville de Bulle, présidente du Comité de direction de l'association des communes MOBUL, représentante de l'Union des villes suisses.

La parole prononcée fait foi.

Prolonger le succès des projets d'agglomération

Mesdames, Messieurs,

Les villes et les agglomérations sont les moteurs économiques de la Suisse. Mais cela a des conséquences. En effet, au niveau national, nous prévoyons d'ici 2040 une augmentation des transports publics de 51%, de la mobilité douce de 32% et du trafic automobile de 18%. La majeure partie de cette augmentation se concentrera sur les villes et les agglomérations.

C'est pourquoi les Projets d'agglomération, qui ont fait leurs preuves, doivent se poursuivre. Toutes les régions en profitent. Cela ne concerne pas seulement les grandes villes, mais toutes les communes qui font partie des agglomérations suisses. Jusqu'ici, ce sont près de 800 villes et communes du pays qui ont participé à ces Projets.

Dans le cadre des Projets d'agglomération, la Confédération soutient des mesures sélectionnées, que les cantons et les communes élaborent ensemble par-dessus les frontières institutionnelles. Les expériences menées jusqu'ici avec l'instrument des Projets d'agglomération montrent l'efficacité de ces derniers. Le trafic fonctionne mieux, le mix entre les différents moyens de transport est plus durable, il y a moins de mitage du territoire et la collaboration à l'intérieur des agglomérations est meilleure.

Les Projets d'agglomération constituent désormais un acquis indispensable de notre planification du trafic et de l'habitat. Grâce à eux, nous avons l'occasion de continuer à développer les infrastructures de transports aux endroits appropriés, avec une qualité optimale et une priorisation stricte. Ils rendent la planification intercommunale plus contraignante qu'elle ne l'avait jamais été.

Grâce aux Projets d'agglomération, on investit dans les moyens de transport les plus efficaces pour désamorcer les problèmes qui vont se poser dans une situation locale. Et par conséquent, c'est la solution la plus économique qui peut entrer en jeu.

Laissez-moi illustrer tout cela avec le Projet que je préside

Le projet d'agglomération bulloise que l'on a baptisé mobul est né en 2006 sous l'impulsion de 5 communes qui veulent coordonner leur politique de transport et d'aménagement du territoire. Il constitue l'aboutissement des réflexions ayant abouti à la réalisation de la route de contournement et de ses mesures d'accompagnement. Les communes s'engagent à mettre en place un réseau de transports publics urbains. Afin de pouvoir bénéficier de subventions fédérales via le Fonds d'infrastructures, mobul a déposé un 1er projet d'agglomération (PA1) le 31 décembre 2007. Aujourd'hui sur les 30 millions de francs d'investissements prévus dans le PA1 pour les mesures infrastructurelles, 31% ont été réalisés jusqu'à fin 2016 et 40% le seront d'ici la fin 2017. Un tiers a été subventionné par la Confédération.

Nous avons déposé aujourd'hui un 3^{ème} plan d'agglomération dont les mesures visent souvent à prolonger ou renforcer celles du PA1. Le contexte actuel a donné lieu à des études qui ont mis en évidence

Complémentaires, donc efficaces



la nécessité de modifier ou compléter certaines mesures du PA1. Elles concernent autant les transports publics, le réseau routier et la mobilité douce.

Le total des mesures infrastructurelles de mobilité de priorité A se monte à plus de 51 millions de francs, dont 23 millions de francs pour les transports publics et 17 millions de francs pour le réseau des mobilités douces. Si notre PA3 est retenu, nous pouvons attendre un taux de subventionnement fédéral de 30 à 50%.

Il est clair que si nous ne pouvons compter sur l'aide fédérale, nous ne pourrions pas nous permettre de mettre en œuvre toutes ces mesures, ce qui aura des répercussions sur le trafic de toute la région.

Mesdames, Messieurs,

Un trafic d'agglomération qui fonctionne est d'intérêt national. Ce n'est que comme cela que les agglomérations pourront rester les moteurs économiques de la Suisse, au lieu d'étouffer sous la circulation. Les cantons, les villes et les communes financent plus de 60% des coûts des Projets d'agglomération. Mais le soutien de la Confédération reste indispensable. Comme ses ressources sont presque entièrement épuisées, une nouvelle solution est nécessaire. Nous avons besoin du FORTA.

Seul le FORTA peut fournir à l'avenir les fonds fédéraux dont les agglomérations ont urgemment besoin. L'Office fédéral du développement territorial a reçu ces jours les nouveaux Projets d'agglomération de 3^{ème} génération. La liste des mesures nécessaires mais non encore financées est longue. Mais il n'y a pas encore de financement pour cela. Sans ces moyens, on ne pourra pas résoudre les problèmes de transport dans nos agglomérations. La population et l'économie des villes et des agglomérations en souffriraient, et les effets s'en feraient sentir dans tout le pays. Nous ne pouvons ni ne voulons nous le permettre.

C'est pourquoi l'Union des villes recommande d'accepter le projet FORTA.



Exposé de Laurent Favre

Vice-président du Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) et
Conseiller d'Etat du canton de Neuchâtel

La parole prononcée fait foi

Les régions de montagne disent OUI au fonds FORTA

Avec le nouveau Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA, le financement routier est établi de manière durable pour les prochaines décennies. Le fonds FORTA remplace en effet l'ancien fonds d'infrastructure, de durée limitée et prévoit tout comme ce dernier d'importantes mesures en faveur de la desserte en transports des régions de montagne et périphériques.

Pour celles-ci, il s'agit tout d'abord d'achever le réseau des routes nationales, tel que décidé en 1960. Par ailleurs, environ 400 kilomètres de routes principales vont être intégrés dans le réseau routier national. A titre d'exemple, je citerai dans mon canton, Neuchâtel, la route H20 Neuchâtel - Le Locle - La Chaux-de-Fonds, qui va être reprise par la Confédération. Ainsi, les contournements nécessaires des localités de La Chaux-de-Fonds et du Locle vont enfin être réalisés. Les autres cantons de montagne connaissent des situations semblables. Grâce au fonds FORTA, la desserte et l'accessibilité de ces derniers seront nettement améliorées. La population locale tout comme notre économie et nos visiteurs en profiteront.

Le reclassement des routes principales entraîne des coûts pour la Confédération. Ceux-ci seront couverts en particulier par une affectation plus importante du produit de la taxe de base sur les carburants à des tâches routières. Cette augmentation de l'affectation correspond au principe du financement par l'usager ou, autrement dit : qui utilise la route, paye. Ainsi, l'affectation est justifiée. Avec l'augmentation de l'affectation de 50 à 60%, une promesse faite lors du vote sur l'initiative dite « vache à lait », qui voulait affecter à des tâches routières la totalité du produit des taxes sur les carburants, est par ailleurs tenue. L'initiative « vache à lait » était trop extrême, raison pour laquelle notre Groupement, le SAB, ne l'avait pas soutenue. Par contre, il avait été dit à l'époque qu'une affectation plus importante du produit des taxes sur les carburants serait comprise dans le fonds FORTA. Il s'agissait là d'un argument important de la campagne, qui se concrétise maintenant.

Du point de vue des régions de montagne, il est par ailleurs primordial que les contributions de la Confédération aux routes principales soient maintenues dans leur intégralité. Comme il y aura à l'avenir deux « caisses routières » (FORTA et le Financement spécial de la circulation routière ou FSCR), il est important de créer un mécanisme de compensation entre ces deux caisses. Concrètement, si le fonds FORTA disposait de trop de moyens financiers, un transfert pourrait être effectué au profit du FSCR. Les cantons de montagne sont les premiers bénéficiaires de ce dernier, au titre des contributions aux routes principales, mais aussi par exemple de la protection contre les risques naturels et de la construction de nouvelles routes de contournement de localités.

Le nouveau financement routier, mis en place avec le fonds FORTA, assure ainsi à long terme la desserte des régions de montagne par la route, décharge des localités du trafic de transit, facilite l'accès de nos visiteurs et contribue à la protection contre les risques naturels. Ce projet constitue une solution équilibrée, dans l'intérêt de tout le pays, qui mérite notre soutien total le 12 février 2017.



Exposé de Hans Wicki

Président de constructionsuisse, Conseiller aux États du canton de Nidwald

La parole prononcée fait foi

L'économie a besoin du fonds FORTA

Le fonds FORTA renforce l'ensemble de notre réseau de transport. Il assure le financement de l'élimination des goulets d'étranglement existants, ce qui est important car le réseau des routes nationales atteint ses limites: Les heures d'embouteillage ne cessent d'augmenter chaque année. Nous devons intervenir. Une infrastructure de transport excellente est nécessaire à une économie et une société performantes. Notre pays accorde depuis toujours de l'importance à la qualité de ses infrastructures de transport et cette stratégie lui a réussi. Notre prospérité à tous dépend étroitement des infrastructures de transport existantes, raison pour laquelle le fonds FORTA est nécessaire. Les plus de 20 000 heures perdues chaque année dans les d'embouteillages pèsent sur notre économie, notamment sur de nombreuses PME et leur personnel. Des milliers de places de travail dépendent du bon fonctionnement du réseau routier. Pensez ainsi aux fournisseurs et aux transporteurs, aux travailleurs de la construction, aux installateurs, au personnel de nettoyage et à bien d'autres encore qui sont bloqués chaque jour dans les embouteillages, à travers tout le pays. Avec des conséquences désastreuses pour les personnes concernées mais aussi pour l'ensemble de l'économie. Car les embouteillages coûtent cher, environ 1.6 milliards de francs par an, tout en nuisant à l'environnement.

Le fonds FORTA nous permet de continuer à mettre des infrastructures de transport compétitives à la disposition de l'économie. A titre d'exemple, je citerai les aménagements de Rütihof-Buchrain et de Buchrain-Rotsee, ainsi que le contournement de Lucerne, prévus en Suisse centrale, ma région, dans le cadre du Programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES). Les embouteillages quotidiens tout autour de Lucerne sont en effet énormes et pèsent sur l'économie régionale. De tels projets d'infrastructures existent cependant dans tout le pays et sont destinés à être financés par le fonds FORTA, qui assure de manière ciblée et avec efficacité que suffisamment de moyens soient investis à l'avenir dans l'exploitation, l'entretien et l'extension des routes nationales. Parallèlement, 400 kilomètres de routes cantonales seront intégrés dans le réseau des routes nationales, permettant ainsi des investissements dans les agglomérations plus petites et les régions périphériques. Il faut en effet investir là où la pression est la plus forte. Il est primordial que nos entreprises ne restent pas coincées dans les embouteillages et puissent se consacrer à leur travail et leurs missions. C'est uniquement de cette façon que la valeur ajoutée peut être créée. Tout le monde profitera ainsi d'une meilleure fluidité du trafic.

Le FORTA jette les bases pour que les ressources nécessaires soient effectivement allouées à l'élimination des goulets d'étranglement. Et le besoin en investissements est considérable. Car la croissance du trafic pèse de plus en plus sur les routes, ce qui accroît le besoin d'entretien, tout en multipliant les bouchons. Il faut donc agir maintenant. Un report des investissements nécessaires n'est pas une solution et aggrave nos problèmes. Enfin, le fonds FORTA, comme déjà le Fonds d'infrastructure ferroviaire, assure à notre économie la sécurité de planification nécessaire pour construire et entretenir nos infrastructures de transport de la manière la plus efficace possible.

Avec le fonds FORTA, la chance s'offre d'attaquer le problème. Nous le devons à nos PME, à l'ensemble de notre économie et à la société. OUI donc au fonds FORTA pour que les PME et l'économie roulent mieux.