

Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 44 (2017)
Heft: 1

Artikel: Après le fonds ferroviaire, le fonds pour les routes
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-912326>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Selon Markus Ritter du PDC, vouloir combattre la réforme de l'imposition des entreprises avec un référendum est un jeu hasardeux. Photo Keystone

routes nationales, ainsi que des projets du trafic d'agglomération. Par ailleurs, la surtaxe sur les huiles minérales passera de 30 à 34 centimes. Le FORTA permettra de mieux prévoir les investissements nécessaires et de sécuriser leur financement.

Naturalisation simplifiée

fait le constat suivant: «À elles seules, les entreprises concernées au premier chef par la réforme versent, aujourd'hui, plus de cinq milliards de francs par an à la Confédération, aux cantons et aux communes. Le projet de réforme fiscale protège durablement

ce substrat fiscal. Le référendum peu réfléchi de la gauche remet les atouts de la place économique en question et compromet de nombreux emplois. Les entreprises soumises à un régime fiscal spécial emploient aujourd'hui près de 150 000 salariés.»

Après le fonds ferroviaire, le fonds pour les routes

Le 9 février 2014, le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) a été approuvé par 62 % des votants. Ainsi, un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire permet de financer uniformément l'exploitation, l'entretien et l'aménagement du réseau ferré. Il faut à présent trouver une solution pour la circulation routière et le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sera donc soumis à votation le 12 février. Il a pour but d'assurer durablement le financement des routes nationales et des contributions fédérales aux projets relatifs aux transports dans les agglomérations.

Les routes suisses sont souvent encombrées et les signalements d'embouteillage à la radio sont de plus en plus fréquents. 85 à 90 % de tous les embouteillages ont lieu sur les autoroutes dans des zones urbaines. De-

puis 1960, le trafic individuel motorisé a plus que quintuplé en Suisse, les infrastructures atteignent leurs limites et les coûts d'exploitation et d'entretien sont en forte hausse. À l'instar du fonds d'infrastructure ferroviaire, le FORTA sera directement alimenté par toutes les recettes à affectation obligatoire actuelles et à venir. Contrairement au fonds d'infrastructure actuel, le FORTA est illimité dans le temps et inscrit dans la Constitution. C'est pourquoi il est soumis à votation.

Les moyens actuels suffisent uniquement à couvrir un entretien de plus en plus coûteux, mais ne permettent pas d'achever le réseau de routes nationales ni de supprimer les goulets d'étranglement. En outre, on prévoit un déficit financier de plus d'un milliard de francs par an. Le nouveau fonds financera l'exploitation, le maintien et l'achèvement du réseau de

La naturalisation des jeunes étrangers de troisième génération doit être simplifiée. Ce projet déposé sous forme d'initiative parlementaire par la conseillère nationale PS Ada Marra a certes été adopté par le Parlement, mais le Conseil national et le Conseil des États ont exigé des conditions plus strictes. Il n'y aura pas de naturalisation automatique à l'avenir. Les étrangères et étrangers de troisième génération n'obtiendront la nationalité suisse que sur demande. Les demandeurs devront être âgés de moins de 25 ans, et de moins de 35 ans durant une période de transition. Le Parlement craint qu'une naturalisation plus tardive permette aux étrangers de contourner leurs obligations militaires.

Par ailleurs, au moins l'un des grands-parents doit être né en Suisse ou disposer d'un droit de séjour et l'un des parents doit aussi être né en Suisse, y avoir vécu durant dix ans et y être allé à l'école durant cinq ans. Les demandeurs doivent eux aussi être nés en Suisse et y avoir suivi au moins cinq ans de scolarité. Ce projet entraînera non seulement une modification de la loi sur la nationalité, mais aussi de la Constitution fédérale, et doit donc être soumis au peuple et aux cantons.

JÜRG MÜLLER EST RÉDACTEUR
À LA «REVUE SUISSE»