

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2017)
Heft: 2147

Artikel: Forta ou l'évolution du trafic routier considérée comme une fatalité : un projet coûteux et à courte vue, mais habile
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1014229>

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: 04.07.2025

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

Forta ou l'évolution du trafic routier considérée comme une fatalité

Un projet coûteux et à courte vue, mais habile

Jean-Daniel Delley - 29 décembre 2016 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/30671>

Rien de tel pour attester de la modération et de l'équilibre d'un projet que de pouvoir le comparer à un autre, caricaturalement extrême. Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération ([Forta](#)) au programme des votations du 12 février 2017 illustre parfaitement de ce scénario.

En été 2013, le Conseil fédéral évoque la création d'un fonds routier permanent, à l'image de celui consacré au rail. Il envisage d'augmenter de 12 à 15 centimes la surtaxe sur l'essence, donc jusqu'à +50%. Mais les milieux routiers ont déjà préparé la parade en lançant l'initiative [Pour un financement équitable des transports](#), dite initiative vache à lait. Un slogan ingénieux mais tout à fait trompeur: en effet, au fil des décennies, la [charge fiscale](#) des automobilistes n'a cessé de décroître.

L'initiative exige que l'ensemble des taxes frappant les carburants bénéficie dorénavant au seul réseau routier, soit 1,5 milliard de francs supplémentaire qui serait soustrait des recettes générales de la Confédération. Soutenue par l'UDC et l'Union suisse des arts et métiers, elle est sèchement rejetée en votation populaire le 5 juin

2016. Mais elle va servir d'épouvantail pour légitimer une solution plus modeste, néanmoins très généreuse: le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta).

Dans l'intervalle, le peuple avait approuvé en février 2014 le fonds d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) qui doit assurer le financement à long terme du réseau ferré. Dès lors, Forta devient le projet indispensable à la réalisation de l'égalité de traitement entre les moyens de transport.

La question du financement du rail et de la route aurait pu donner lieu à un débat sur la mobilité, son évolution, les coûts financiers induits et son impact sur le territoire ([DP 2000](#)) ainsi que sur les priorités à établir. Au lieu de quoi gouvernement et Parlement s'en sont remis à la Sainte-Trinité - trafic en hausse constante, adaptation nécessaire des infrastructures, moyens financiers à dégager.

Dans cette perspective, la maîtrise du trafic consiste à éliminer les goulets d'étranglement sur les routes nationales et à fluidifier le trafic dans les agglomérations. Cette approche revient à simplement répondre à la

demande. Or, on sait qu'elle ne résout que très provisoirement les problèmes qu'elle est censée régler: le développement des infrastructures induit lui-même l'accroissement du trafic. Toute politique d'adaptation passive du réseau est donc condamnée à un renouvellement sans fin.

Qu'importe le long terme! Il s'agit de répondre ici et maintenant à des désagréments concrets pour les usagers. Pour convaincre une majorité, rien ne vaut la politique de l'arrosoir. Au [programme](#) bien sûr l'élargissement des tronçons d'autoroute les plus chargés - 45 projets à réaliser d'ici 2040. Mais également la reprise par la Confédération de quelque 400 km de routes cantonales, notamment dans les régions de montagne. Et la poursuite et l'extension des projets d'agglomération dans 23 cantons qui combinent aménagements routiers, transports publics et mobilité douce. Bref, l'ensemble du territoire va bénéficier de la manne de Forta.

La facture sera lourde, plus de 16 milliards pour les seules routes nationales. Mais elle ne devrait pas trop peser sur les épaules des automobilistes. L'augmentation de 12-15 centimes de la surtaxe sur l'essence évoquée initialement

par le Conseil fédéral passe à 6 centimes dans le projet du gouvernement et, finalement, à 4 centimes dans le texte adopté par les Chambres.

Ce paquet bien ficelé n'a pas eu de peine à passer l'obstacle parlementaire. Chacun ou presque a pu y trouver quelque avantage. Ce que reflètent bien les votes. La gauche socialiste et les Verts craignent l'impact de ces investissements sur le

budget fédéral, déjà sérieusement érodé par les programmes d'austérité adoptés et annoncés et la sérieuse baisse des recettes fiscales provoquée par l'éventuelle troisième réforme de l'imposition des entreprises. Pourtant deux élus Verts et deux socialistes au Conseil national se sont laissé tenter par Forta. Au Conseil des Etats, les socialistes, à l'exception du

Fribourgeois Levrat, ont privilégié les intérêts immédiats de leur canton.

Sur son site, le PSS annonce [ses options](#) pour la votation fédérale du 12 février prochain. Contrairement aux deux autres objets, abondamment documentés, le NON à Forta ne fait l'objet d'aucun commentaire. Pas d'élan – ni d'argent – pour un combat perdu d'avance.

RIE III: bonne pour l'emploi, vraiment?

Sixième volet de notre série sur la réforme de l'imposition des entreprises

Danielle Axelroud Buchmann - 25 décembre 2016 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/30663>

«Pour une Suisse compétitive. Pour nos emplois!» Tel est le message placardé dans nos rues par le comité de campagne *Réforme fiscale: oui!*

Les partisans de la RIE III espèrent que cette réforme dissuadera les entreprises multinationales de délocaliser. Le cadre fiscal sera si intéressant que de nouvelles entreprises viendront s'installer en Suisse, prétendent-ils. Ils pensent aussi que les baisses fiscales, désormais accordées également aux entreprises suisses, permettront à ces dernières d'investir, de maintenir l'emploi et de créer de nouvelles places de travail.

Toutefois, rien ne dit que c'est ce qui va se passer. Deux exemples actuels alimentent le

doute quant à l'impact positif de RIE III sur l'emploi. Dans le premier cas, il s'agit de licenciements économiques. Dans l'autre, d'une délocalisation à l'intérieur des frontières suisses.

Les licenciements de Richemont

L'horlogerie passe par une phase difficile. Aussi bien Richemont que Swatch affichent un recul des ventes de l'ordre de 12-13%, tandis que leur bénéfice a fondu quasiment de moitié par rapport à 2015. La faute au franc fort et au ralentissement général de la croissance dans le monde.

En novembre dernier, le groupe Richemont a annoncé la suppression de 200 à 250

postes en Suisse, qui viennent s'ajouter aux 500 déjà biffés depuis 2015. Le groupe Swatch, de son côté, reste fidèle à sa stratégie à long terme qui est de faire subsister l'industrie horlogère suisse et sa main-d'œuvre qualifiée: pas de licenciements.

Qu'est-ce qui peut expliquer que l'une licencie et l'autre pas?

Ce n'est certainement pas la charge fiscale. Richemont est implanté à Genève et dans le canton de Vaud, deux cantons qui ont annoncé une baisse importante de la fiscalité des sociétés (moins 40%). La perspective de payer moins d'impôts n'a pas convaincu le groupe Richemont de renoncer aux licenciements prévus.