

FORTA



Main dans la main
Les résultats réjouissent Genève et Vaud, et leurs ministres des Transports respectifs Luc Barthassat et Nuria Gorrite.
JEAN-BERNARD SIEBER/ARC

Après le rail, la route aura elle aussi ses milliards

Victoire sans accroc pour Doris Leuthard. Le peuple et les cantons ont avalisé à 62% le fonds FORTA destiné au financement des routes nationales et du trafic d'agglomération

Judith Mayencourt

Atendue, la victoire n'aura pas fait un pli dimanche. A 62%, les Suisses ont clairement dit oui au fonds FORTA, destiné au financement des infrastructures routières et au trafic d'agglomération. Dans le canton de Vaud, trois électeurs sur quatre ont approuvé le projet. C'est le score le plus élevé de Suisse, preuve des attentes que suscite FORTA, qui devrait notamment permettre de financer les travaux de Crissier, et le très attendu contournement de Morges (*lire ci-contre*). Les cantons romands sont dans la moyenne. Seuls les électeurs genevois se sont montrés plus sceptiques, avec 56,8% de oui.

Trois ans après le fonds FAIF destiné aux infrastructures ferroviaires, la guerre rail-route semble bel et bien enterrée. Le financement routier est désormais ancré dans la Constitution. Et ce sont 3 milliards de francs par an qui tomberont dans l'escarcelle de FORTA. Doris Leuthard voit sa philosophie du financement de la mobilité confortée dans les urnes. «La population approuve une utilisation complémentaire des transports», se réjouit la ministre des Transports, qui veut aller vite: les ordonnances d'application seront en consultation le mois prochain. Et le premier programme concret transmis au parlement d'ici à la fin de l'année.

Les milieux routiers sont satisfaits, ce d'autant que la facture pour l'automobiliste reste contenue: la taxe sur l'essence augmentera de 4 centimes en 2019 - on est très loin des 15 centimes imaginés au départ. «La route dispose de ce que le rail avait déjà: une base financière stable pour des réseaux de transport toujours plus sollicités», se félicite Urs Hany, président des constructeurs routiers. «Et on a

«La population approuve une utilisation complémentaire des transports»



Doris Leuthard
Conseillère fédérale en charge des Transports

éviter une charge financière trop conséquente pour les usagers de la route», renchérit François Launaz, président d'Auto Suisse.

Concrétiser les projets

Pour Olivier Français (PLR/VD), qui s'est beaucoup engagé dans le dossier, «FORTA est une suite logique dans le processus de financement de la mobilité. C'est un excellent compromis, mais les problèmes de trafic ne seront pas réglés demain. On a voté une architecture de financement. Il faut maintenant concrétiser les projets.» Pour le conseiller aux Etats et coprésident du comité en faveur de FORTA, la balle est maintenant dans le

camp des cantons et des villes, qui doivent se mettre autour de la table pour faire aboutir rapidement des projets concrets à soumettre à Berne. Son analyse est partagée par le conseiller national et maire de Genève Guillaume Barazzone (PDC). «Ce n'est qu'une victoire d'étape. Genève et ses partenaires doivent désormais s'entendre sur une vision afin d'obtenir leur part de la manne fédérale. Pour cela, il faut créer des alliances avec d'autres cantons.»

A gauche, on accueille la défaite sans surprise, mais non sans inquiétude. «FORTA aura pour conséquence une augmentation du trafic routier», s'inquiète la présidente des Verts suisses, Regula

Rytz. Et le socialiste valaisan Mathias Reynard de fustiger le «mauvais signal lancé à la population. Il est toujours moins attractif d'utiliser les transports publics.»

La Verte genevoise Lisa Mazzone est moins pessimiste. «40% des Suisses ont dit non à ce fonds, et aux moyens disproportionnés qu'il accorde à la route. Il y a une claire volonté des habitants des centres urbains de vivre dans un environnement moins bruyant et moins pollué. C'est maintenant aux cantons et aux villes de se réorienter vers la mobilité douce. Notre prochain combat fédéral sera d'introduire une taxe sur le CO₂ sur les carburants», avertit la Genevoise.

Quelques milliards pour les axes et les villes de l'arc lémanique

● FORTA? C'est en quelque sorte la tirelire qui permettra de garantir les futurs financements routiers dans l'arc lémanique. Et de rattraper un retard dans la région, soulignait pendant la campagne la conseillère d'Etat vaudoise Nuria Gorrite (PS), estimant qu'il y a eu «clairement un sous-investissement de la Confédération en la matière». Afin de répondre à l'explosion du trafic dans les régions de Genève et de Lausanne, une série de réalisations figure au programme stratégique de la Confédération, que FORTA devrait alimenter. D'abord, un complément au réseau routier: le fameux contournement de Morges, prévu à l'horizon de 2045. Il s'annonce clairement comme le plus coûteux: 3,4 milliards au bas mot. Pas moins de 25 projets sont évoqués dans le canton de Vaud. Parmi les principaux:

la deuxième phase des travaux autour de Crissier, à réaliser d'ici à 2030 (143 millions). Berne a déjà alloué une première tranche d'environ 190 millions pour ces travaux. Dans une deuxième étape, il est prévu de faire passer de deux ou trois voies l'autoroute entre Villars-Sainte-Croix et Cossonay d'ici à 2040 (122 millions). Le réaménagement de plusieurs routes dans le Chablais figure aussi au programme des investissements.

A Genève, «plusieurs milliards sont prévus désormais pour améliorer le contournement autoroutier, se félicitait-il y a quelques semaines, le conseiller d'Etat Luc Barthassat (PDC). Ce FORTA sera vital pour fluidifier le trafic.» Genève attend de FORTA qu'il puisse financer l'élargissement de l'axe autoroutier Coppet-Nyon à hauteur de 201 millions d'ici à 2040. A plus courte

échéance, d'ici à 2030, des travaux sont prévus pour lutter contre les «goulets d'étranglement», cauchemar chronique des usagers de la route. Les travaux consisteront à rajouter une voie de circulation sur les tronçons Perly-Bernex (524 millions), Bernex-Genève Aéroport (749 millions) et Le Vengeron-Coppet (201 millions). La traversée du lac, acceptée par les citoyens genevois en juin 2016, était un projet trop embryonnaire jusqu'ici pour figurer au programme. Techniquement, tous les financements (qu'ils aient été acceptés ou non) seront désormais intégrés au FORTA. C'est notamment le cas du tronçon Genève Aéroport-Le Vengeron (61 millions) dont l'élargissement a déjà été accepté par les Chambres fédérales.

Les investissements de FORTA apporteront également une manne

pour développer les transports publics - raison affichée du soutien d'une partie de la gauche. Le fonds fédéral devrait ainsi permettre la réalisation complète du futur métro M3 à Lausanne. Dans le Chablais, la réalisation d'un réseau de bus d'agglomération en bénéficiera. «Avec l'actuel fonds d'infrastructure, la Confédération a participé aux deux premières générations de projets à hauteur de 3,21 milliards de francs, relevait l'an dernier l'Union des villes suisses (UVS) Avec les projets urgents, il ne reste que 230 millions de francs pour des projets d'agglomération dans le fonds d'infrastructure.» Grâce à FORTA désormais, «390 millions par année seront assurés au moins jusqu'en 2030», expliquait récemment le conseiller national et ancien syndic de Lausanne, Daniel Brélaz (Verts).

Patrick Chuard