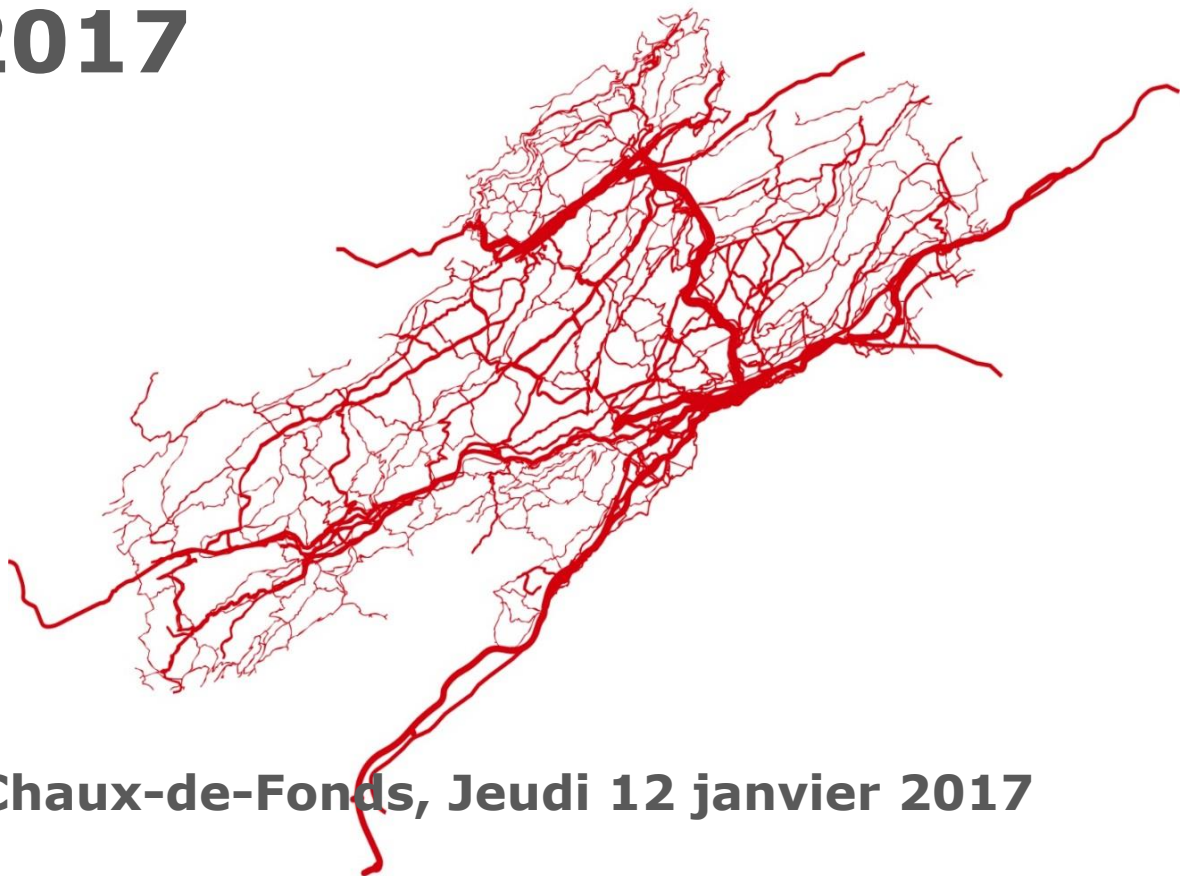


Séance d'information publique du Conseil d'État sur la votation du 12 février 2017

FORTA



Maison du Peuple, La Chaux-de-Fonds, Jeudi 12 janvier 2017

1. Introduction et présentation de FORTA dans le contexte neuchâtelois

Laurent Favre, conseiller d'État, chef du DDTE

2. Mobilité individuelle: développements et défis: FORTA

Jürg Röthlisberger, Directeur de l'Office fédéral des routes

3. Les points forts de FORTA pour le canton

Monika Maire-Hefti, conseillère d'État, cheffe du DEF

4. FORTA aux Chambres fédérales

Didier Berberat, conseiller aux États

5. Questions et conclusion

Laurent Favre, conseiller d'État, chef du DDTE

Échanges et verrée

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION DE FORTA DANS LE CONTEXTE NEUCHÂTELOIS

Laurent FAVRE

Conseiller d'État

Chef du Département du
développement territorial et de
l'environnement

Contexte neuchâtelois en matière de mobilité et d'infrastructures

- Croissance constante des besoins en mobilité
- Embouteillages et surcharge de trafic dans plusieurs localités. 22'000 véhicules/jour traversent le Locle. À La Chaux-de-Fonds, ce chiffre peut monter jusqu'à 40'000 !
- Le trafic à travers le canton est devenu très important: le tunnel sous La Vue-des-Alpes est emprunté quotidiennement par près de 23'500 véhicules
- Rattrapage nécessaire aussi bien aux plans routier que ferroviaire
- Nouvelles opportunités de financement fédéral
- Vote à 84% de la population neuchâteloise pour NE Mobilité 2030

Rappel du projet «NE Mobilité 2030»

- Une politique des transports répondant aux besoins pour plusieurs générations
- Une stratégie cantonale de mobilité basée sur **quatre piliers** visant la complémentarité de la route et du rail :
 - Le RER neuchâtelois
 - **Les routes nationales**
 - Les routes cantonales
 - La mobilité douce
- Des nouvelles opportunités de financement (Fonds FIF et FORTA) et un coût raisonnable pour le canton



→ Un vote neuchâtelois à 84.17% de OUI pour NE Mobilité 2030

FORTA dans le canton de Neuchâtel

- Le programme FORTA permettra la concrétisation de piliers majeurs de la stratégie de mobilité, Neuchâtel Mobilité 2030:
 - Classement de la H20 en Route nationale
 - Assainissement du tunnel de La Vue-des-Alpes (200 millions)
 - Réalisation des contournements des villes du Locle (500 millions) et de La Chaux-de-Fonds (565 millions)
 - Financement des projets d'agglomération

En chiffres pour le canton, FORTA c'est

- 2,6 millions de francs/an de coûts d'exploitation et d'entretien en moins car repris par la Confédération
- 200 millions d'investissements pour l'assainissement et la sécurisation du tunnel de La Vue-des-Alpes pris par la Confédération soit 5,7 millions par an
- La réalisation des contournements des deux villes pour un investissement à terme de plus d'1 milliard de francs
- Une participation du canton au financement de FORTA à hauteur de 4,3 millions de francs/an (représentant la diminution des contributions fédérales affectées aux routes principales) et 1,4 million de diminution de redevances
- Soit un total de **2,6 millions d'économies annuelles** sans compter la réalisation des contournements pour 1 milliard et la prise en charge des amortissements y relatifs par la Confédération

En résumé

- FORTA entrerait en vigueur au 1^{er} janvier 2018
- La reprise des 400 kilomètres de routes interviendrait en 2020
- Le début des phases de réalisation des contournements du Locle pourraient intervenir dès 2020, puis 2025 pour le contournement de La Chaux-de-Fonds



MOBILITÉ INDIVIDUELLE: DÉVELOPPEMENTS ET DÉFIS: FORTA

Jürg RÖTHLISBERGER

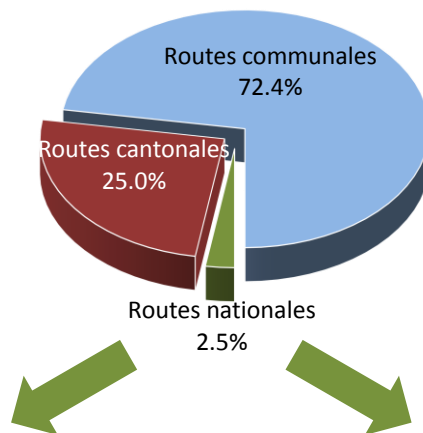
Directeur de l'Office fédéral des routes
(OFROU)

La Suisse mobile, bien développée!

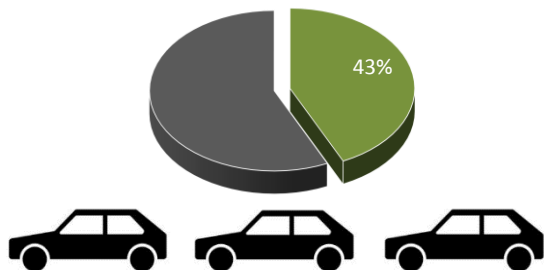
Réseau routier : 71'000km
(Réseau routier TP: 19'000km)
Réseau ferroviaire : 5'000km

Un réseau peu étendu mais très efficace

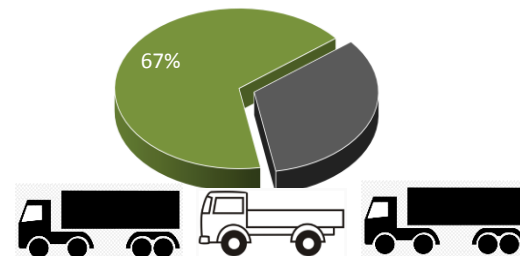
Les routes nationales : **2,5 %** du réseau routier.



43 % du trafic routier de voyageurs.



67 % du trafic lourd de marchandises par route.



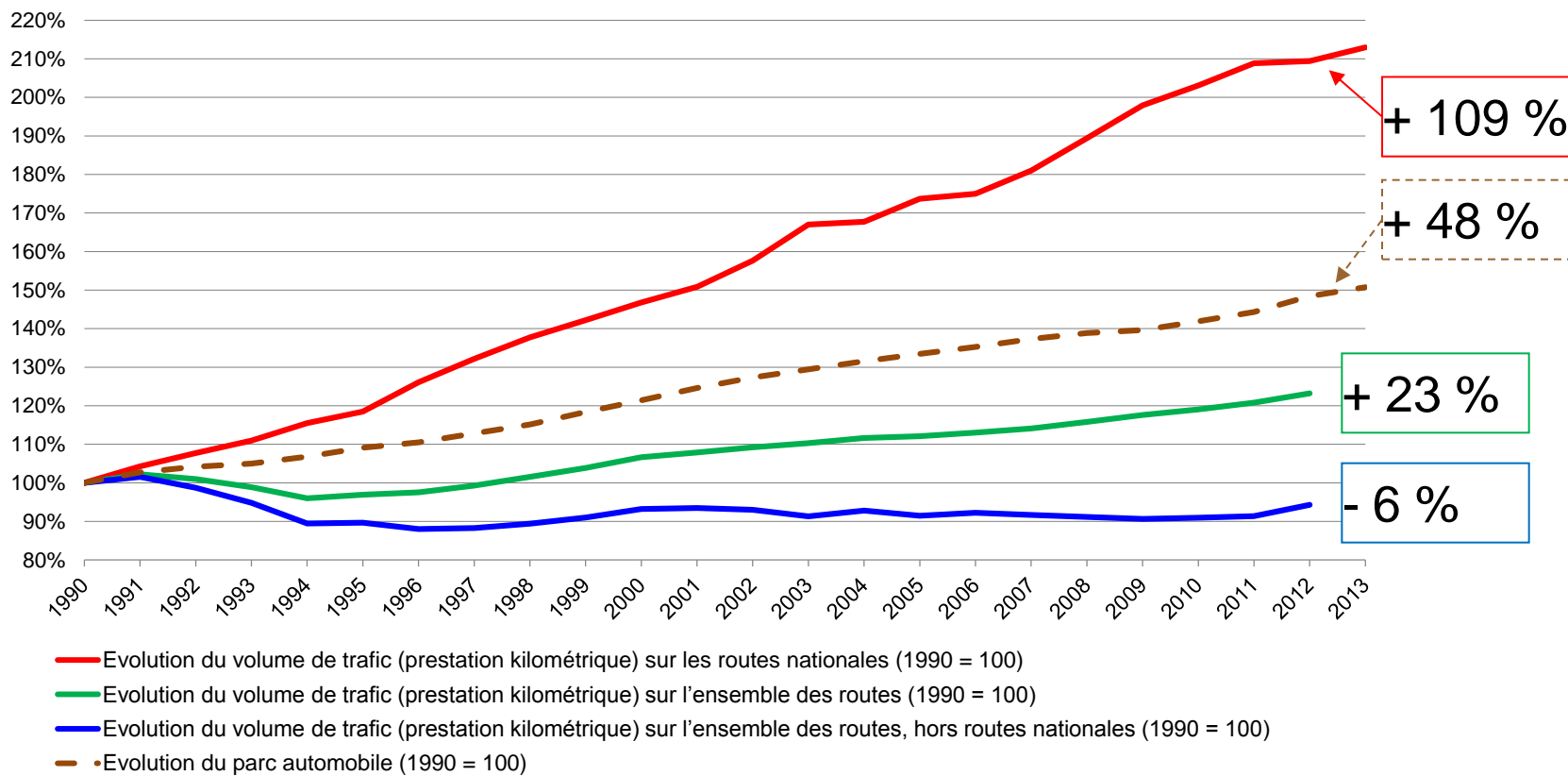
Forte pression du trafic

Les routes nationales délestent considérablement le réseau routier secondaire et fonctionnent aujourd'hui comme des voies de contournement dans tout le pays.

Forte croissance du trafic sur les routes nationales

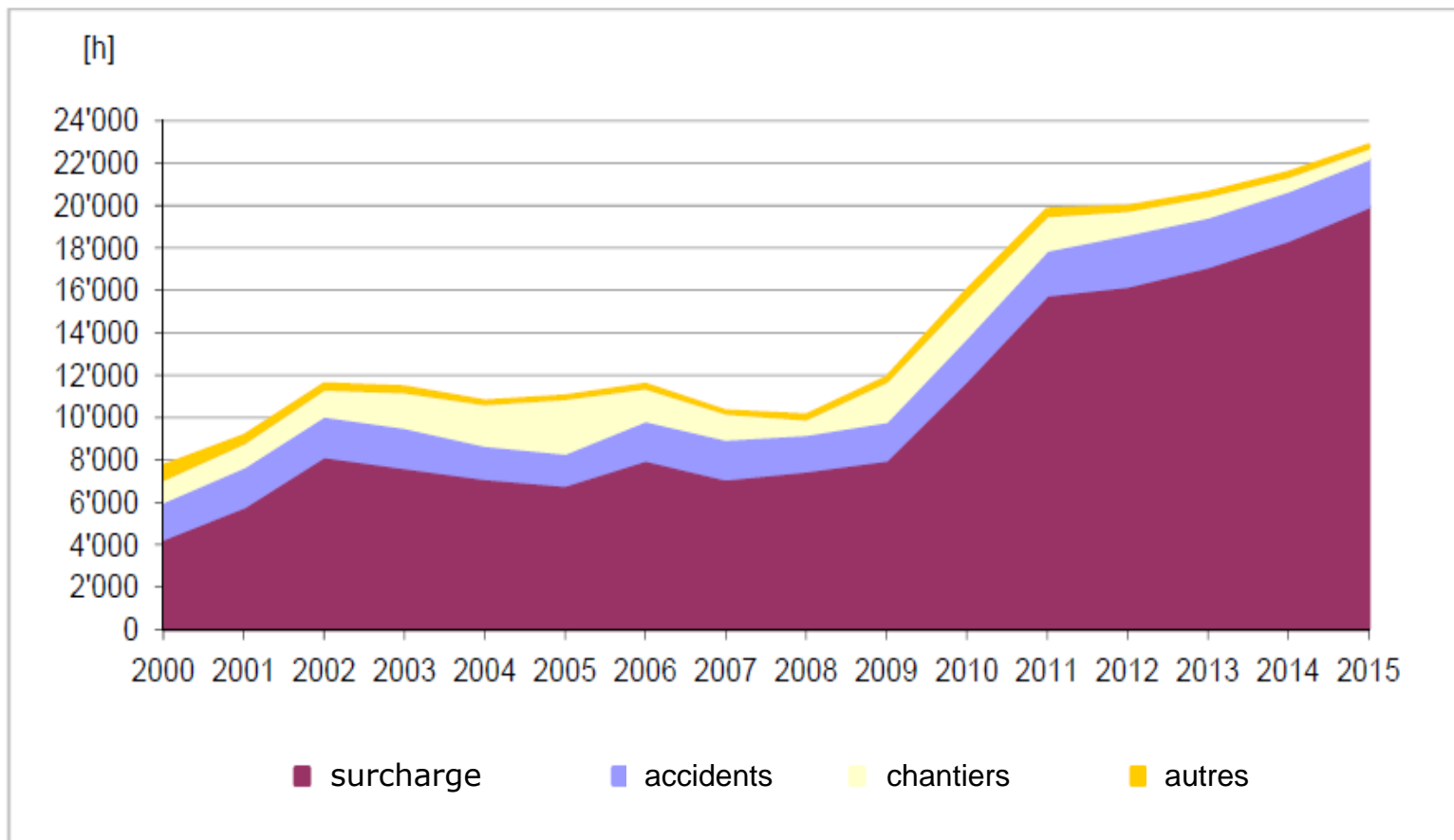
Évolution du trafic sur les routes nationales par comparaison avec d'autres indices-clés

Forte pression du trafic



RN : évolution des heures d'embouteillage

Forte pression du trafic

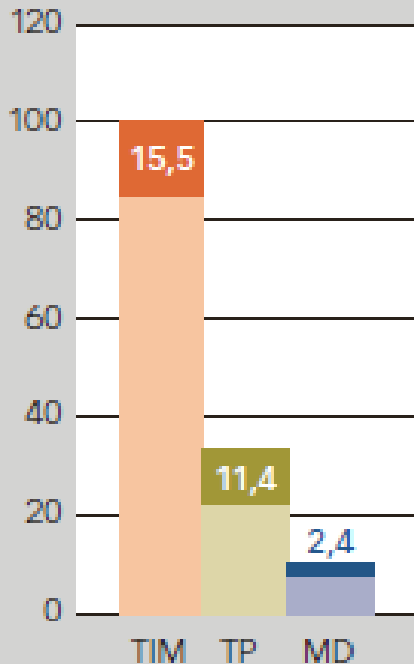


Croissance attendue du trafic de voyageurs d'ici 2040

Prestations en trafic voyageurs jusqu'en 2040

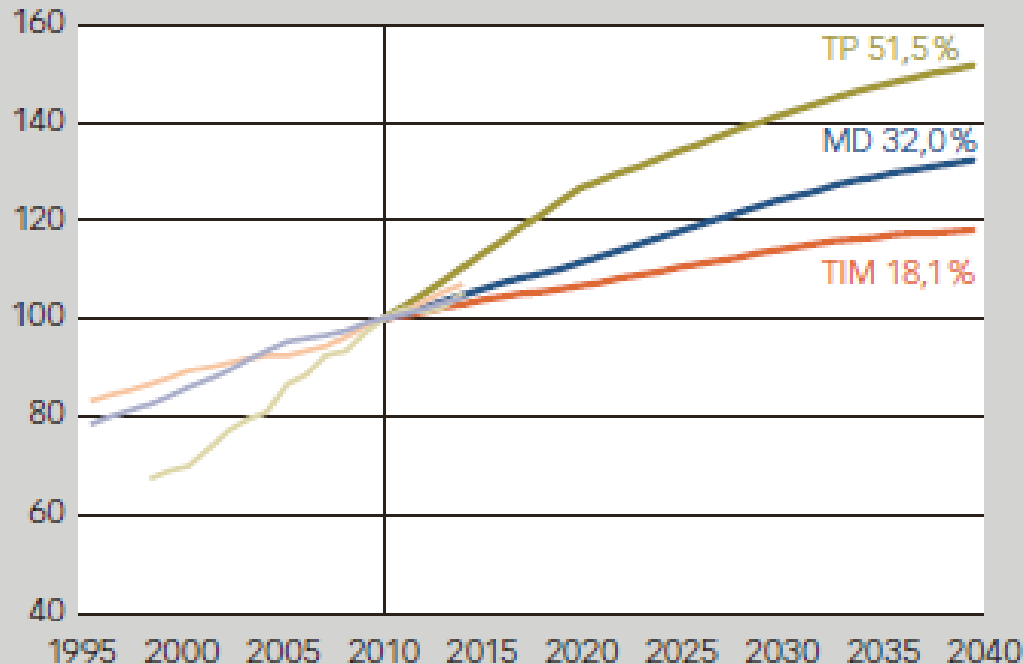
Prestations et progression absolues 2010 – 2040

Mrd de v-km



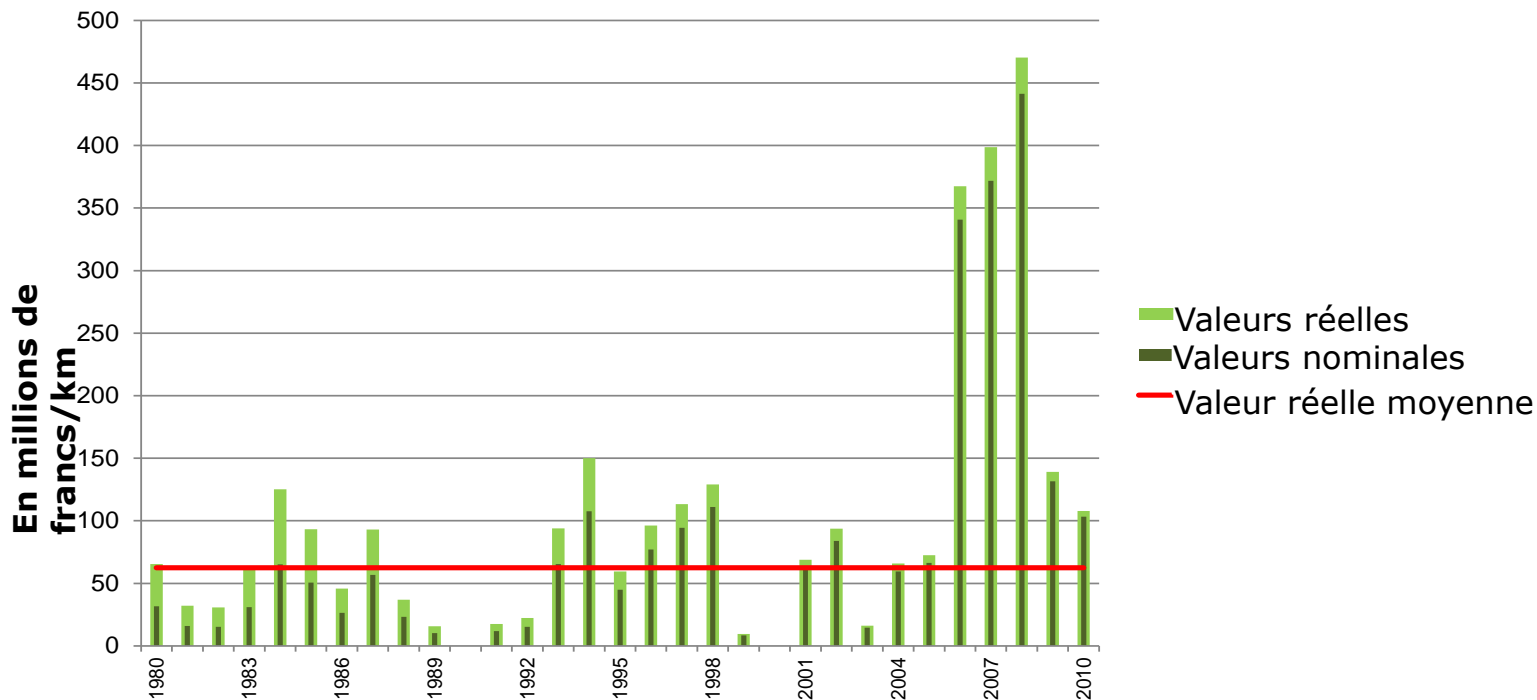
Croissance indexée

(2010: 100)



Forte pression du trafic

Total des coûts de construction d'un kilomètre de route nationale selon l'année de mise en service

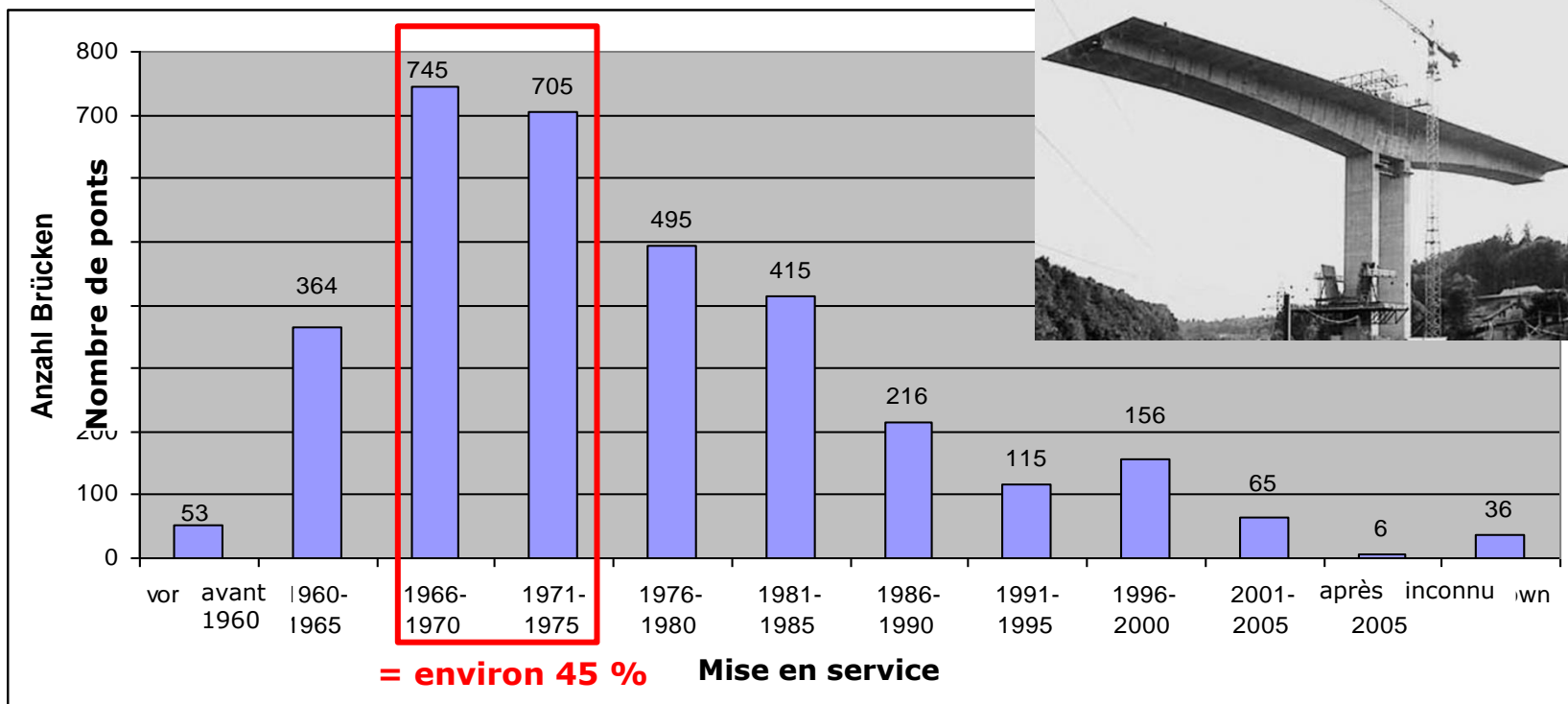


Les besoins financiers augmentent

- Grande complexité des nouveaux tronçons mis en service ces dernières années
- Proportion élevée de tunnels (principalement du fait des exigences posées par la société)

Routes nationales vieillissantes : exemple des ponts

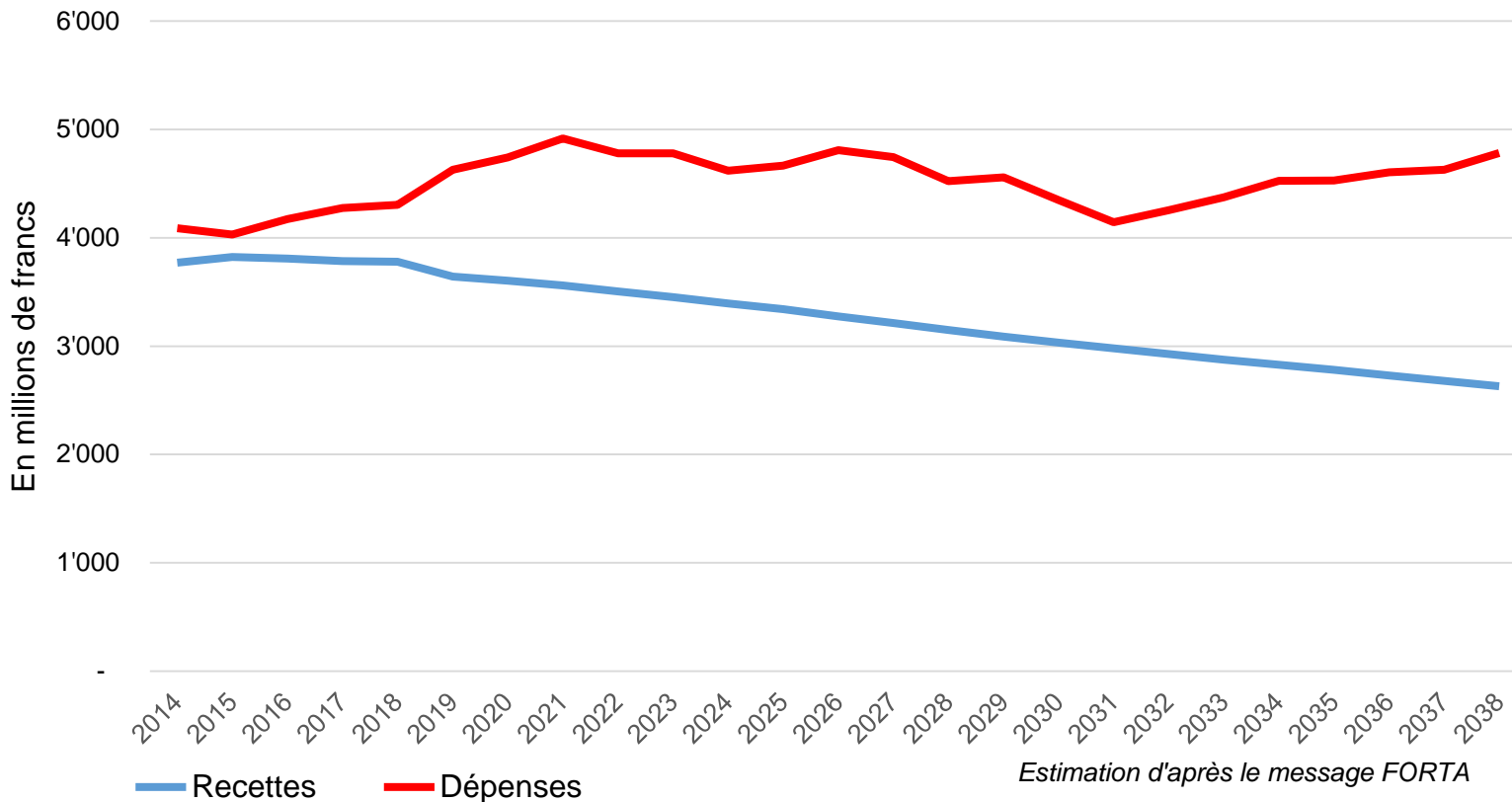
Les besoins financiers augmentent



- Près de 45 % des ponts ont été mis en service entre 1966 et 1975.
- Aujourd'hui, ces ouvrages d'art ont entre 41 et 50 ans.
- Les réfections sont pour la prochaine génération !

Les recettes ne suivent pas...

Évolution des recettes et des dépenses du financement spécial pour la circulation routière

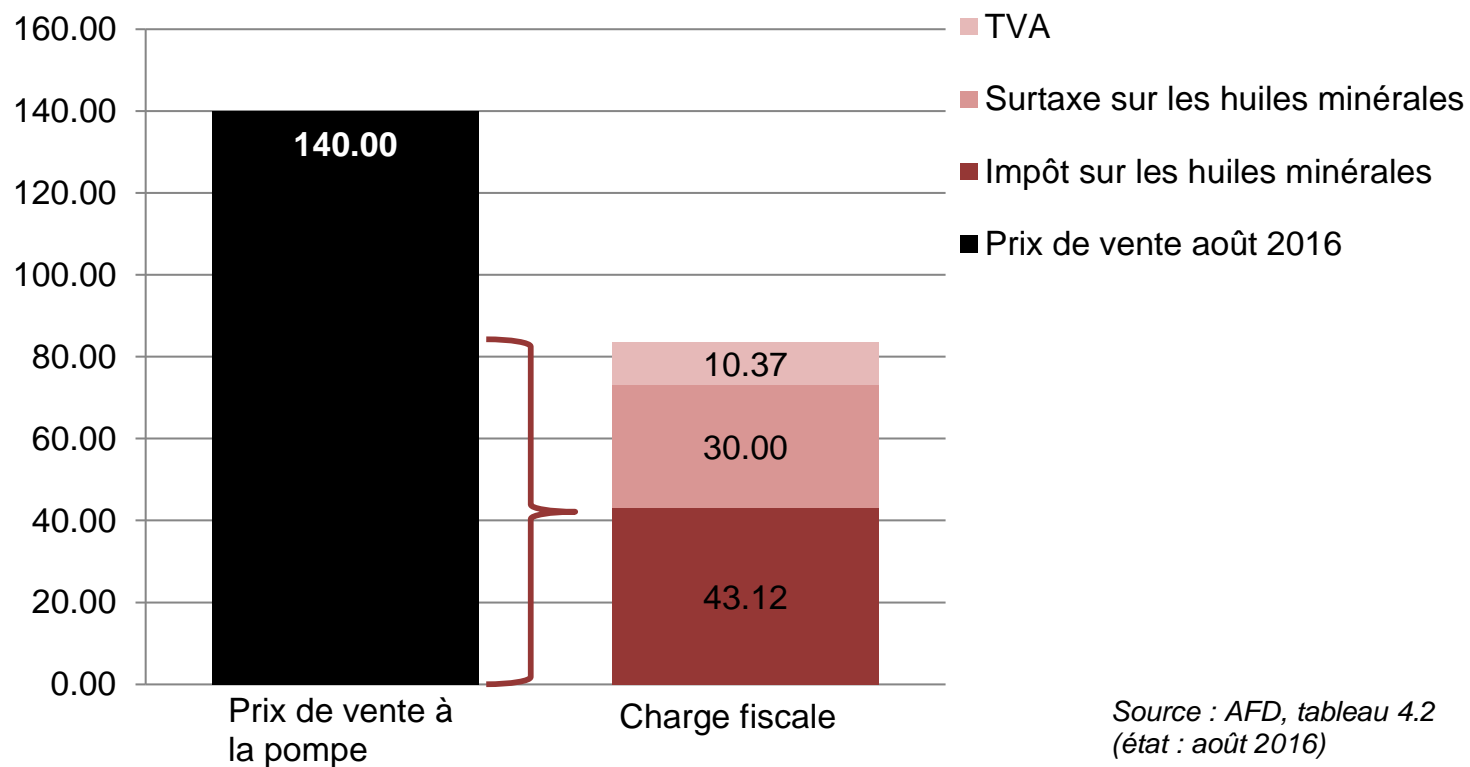


Les besoins financiers augmentent

- Les recettes ne suffiront pas à couvrir les dépenses !!

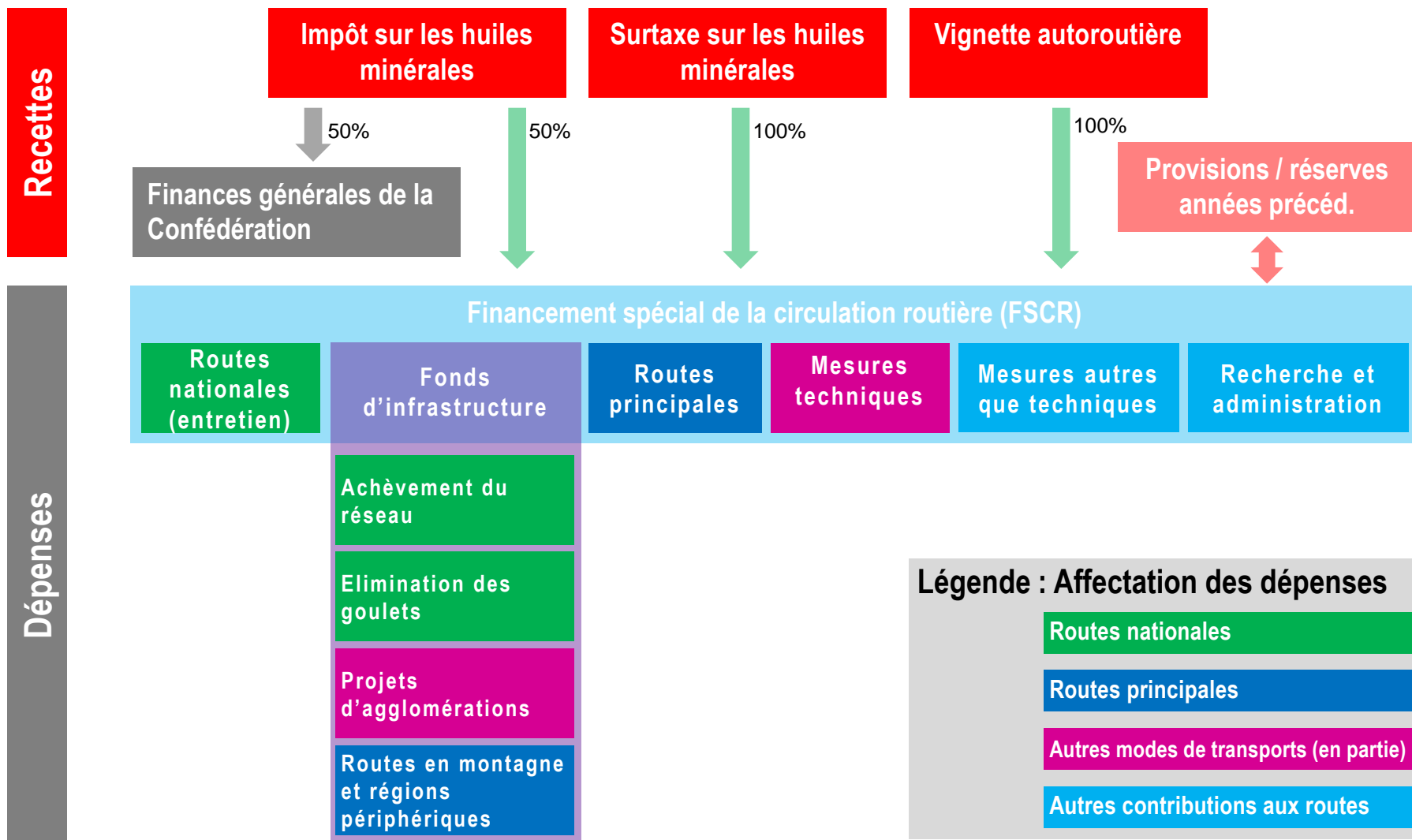
Fiscalité de l'essence

**Prix de vente de l'essence et charge fiscale
(en centimes par litre)**



Source : AFD, tableau 4.2
(état : août 2016)

Structure de financement actuelle



Pourquoi faut-il changer le système actuel de financement ?



Forte croissance du trafic sur les routes nationales ainsi que dans les villes et les agglomérations



Les besoins financiers augmentent, mais les recettes disponibles diminuent → déficit



Actuellement, les tâches liées aux routes nationales sont financées par deux structures différentes : le FSCR et le FInfr



Création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

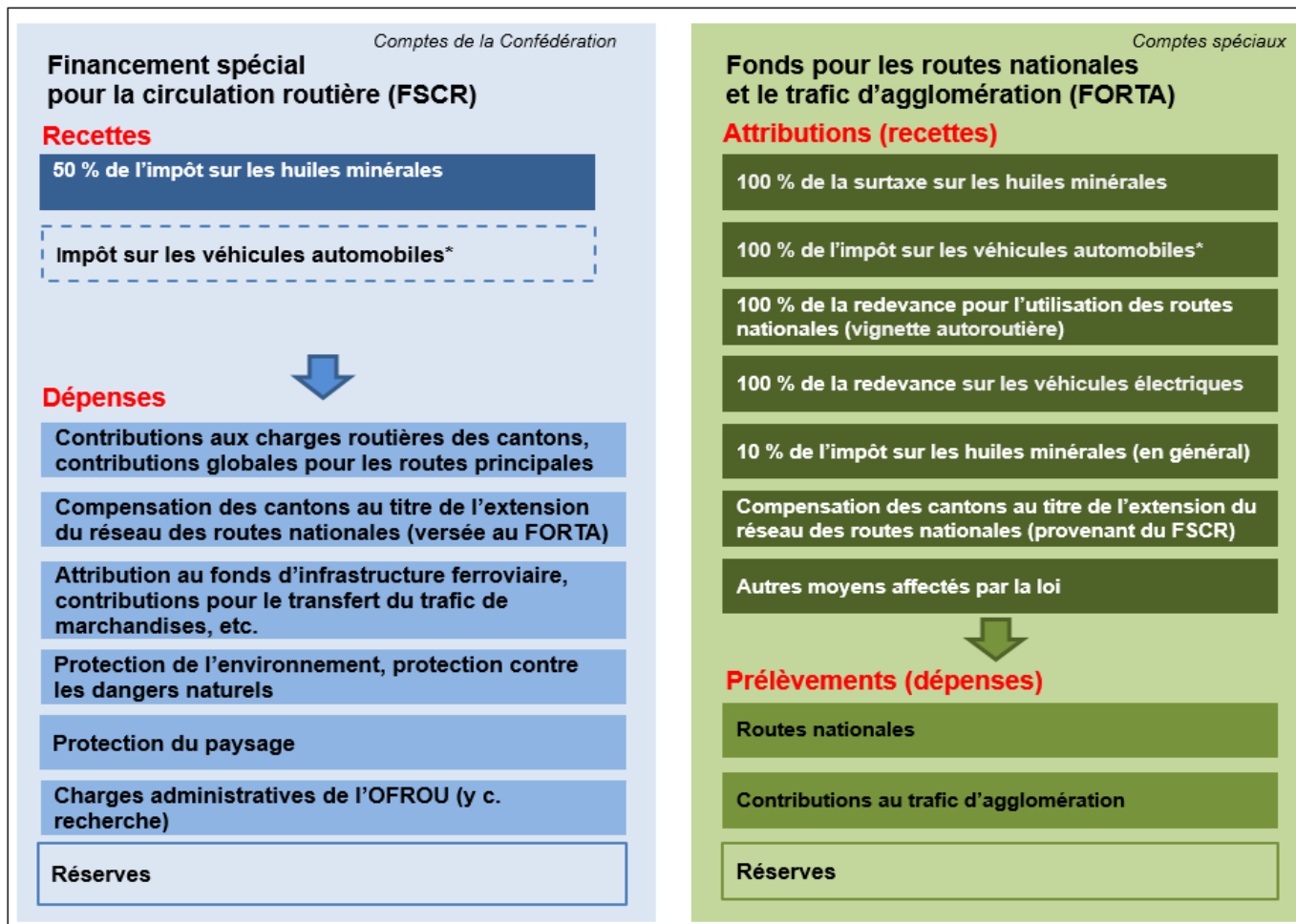
Comblement du déficit prévisible

Création d'un programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES)

Mise en œuvre de l'arrêté sur le réseau 2012 (extension et complément du réseau des RN)

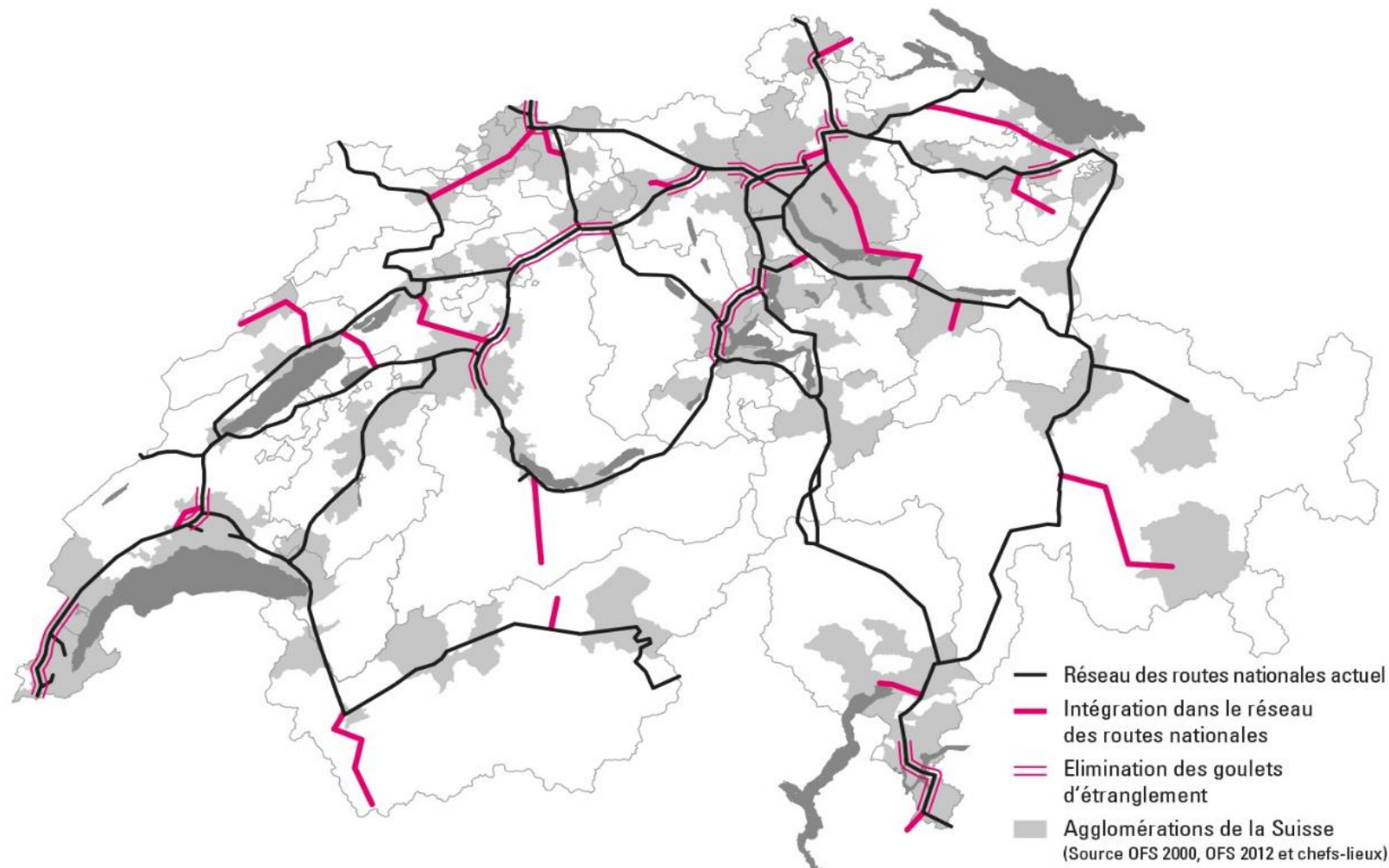
Poursuite du cofinancement des projets d'agglomération via un fonds de durée illimitée

Structure de financement avec FORTA



*Au besoin, une partie du produit de l'impôt sur les véhicules automobiles sera allouée au FSCR (cf. art. 86, al. 5, Cst.)

FORTA : investissements attendus dans toute la Suisse



FORTA : Poursuite illimitée du cofinancement des projets d'agglomération

Jusqu'à présent

Fonds d'infrastructure (FInfr)
2008-2027



Trafic d'agglomération



À l'avenir

FORTA

Trafic d'agglomération



FIF
(à partir de la 3^e génération)

Trafic d'agglomération



L'importance de FORTA pour le canton de Neuchâtel

- Garantie du financement pour l'entretien de la N5
- Reprise par la Confédération des routes :
 - H20 (Frontière – Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Tunnel – Neuchâtel)
 - H10 (Jonction Thielle – Pont de Thielle (frontière cantonale))
- Réalisation, sans nouvelle procédure, des contournement du Locle et de La Chaux-de-Fonds
- Poursuite du financement des mesures du projet d'agglomération neuchâtelois (RUN)

Conclusion

- L'inscription dans la Constitution est un gage de sécurité
- Le financement est analogue pour la route et le rail
- Une caisse unique finance l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales
- La fiabilité de la planification et de la réalisation est accrue
- Les réserves sont plus facilement disponibles
- Il y a une séparation entre investissements (FORTA) et transferts (FSCR) : les contributions routières annuelles versées aux cantons sont comptabilisées dans le FSCR

12 février 2017



pour un financement équitable et sûr
en faveur des toutes les régions
pour un renforcement des réseaux de transport

POINTS FORTS DE FORTA POUR LE CANTON

Monika MAIRE-HEFTI

Conseillère d'État

Cheffe du Département de l'éducation
et de la formation

Mobilité au service de toutes et tous

- Pour renforcer la connexion des citoyennes et des citoyens du canton aux villes suisses de petites et grandes tailles
- Pour améliorer l'accessibilité des prestations publiques pour l'ensemble de la population neuchâteloise
- Pour faciliter l'accès aux centres de formation pour les étudiant-e-s/apprenti-e-s et aux installations sportives pour la jeunesse
- Pour favoriser le développement d'une mobilité performante pour les travailleurs pendulaires et les seniors
- Pour améliorer la qualité de vie de la population neuchâteloise

Des gains concrets

- Réduction des temps de déplacement, amélioration des connexions, limitation des embouteillages (plus d'un million d'heures de déplacement économisées)
- Effet particulièrement positif pour les entreprises, le maintien et la création d'emplois
- Quelque 1,2 milliard d'investissements routiers dans les 15 prochaines années

FORTA AUX CHAMBRES FÉDÉRALES

Didier BERBERAT
Conseiller aux États

Le projet FORTA

Adopté en septembre 2016 par les Chambres fédérales

- Compromis équilibré et solide
- Promesse enfin tenue (achèvement du réseau des routes nationales)
- Nécessité de se battre pour le partenariat confédéral
- Plus de moyens pour les routes sans remettre en question le soutien au TP et à d'autres branches
- Dans la concrétisation de la stratégie Route+Rail de Mobilité 2030

- **1960** Le Parlement fédéral décide de la construction d'un réseau de routes nationales (autoroutes et semi-autoroutes)
- **1963** Ouverture du premier grand tronçon autoroutier Lausanne-Genève
- **1985** Introduction de la vignette autoroutière
- **2000, 2003 et 2005** Motions demandant au Conseil national de classer la J20, puis H20, en route nationale
- **24.11.2013** Rejet par le Peuple suisse à 60,5% de l'augmentation de la vignette autoroutière de CHF 40.- à CHF 100.- (NE non à 50.6%). Ce rejet entraîne la non-reprise par la Confédération d'environ 400 Kms de routes cantonales, dont la H20
- **Février 2015** Le Conseil fédéral propose au Parlement fédéral la création du FORTA, la reprise des 400 km de routes n'est pas prévue
- **Automne 2015 et printemps 2016** Le Conseil des États ajoute au FORTA, contre la volonté du Conseil fédéral, la reprise des 400 km de routes cantonales. Il est suivi par le Conseil national
- **30 septembre 2016** Adoption du Forta par les Chambres fédérales

En cas de NON à FORTA

- Non réalisation des contournements des deux villes des Montagnes avec les conséquences qui en découlent
- Non reprise de la H20 par la Confédération et donc des travaux d'assainissement et de sécurisation à la charge du contribuable neuchâtelois
- Disparition du co-financement des projets d'agglomération
- Remettre l'ouvrage sur le métier de nombreuses années pour espérer retrouver un consensus permettant un financement durable de la route

CONCLUSION

Laurent FAVRE

Conseiller d'État

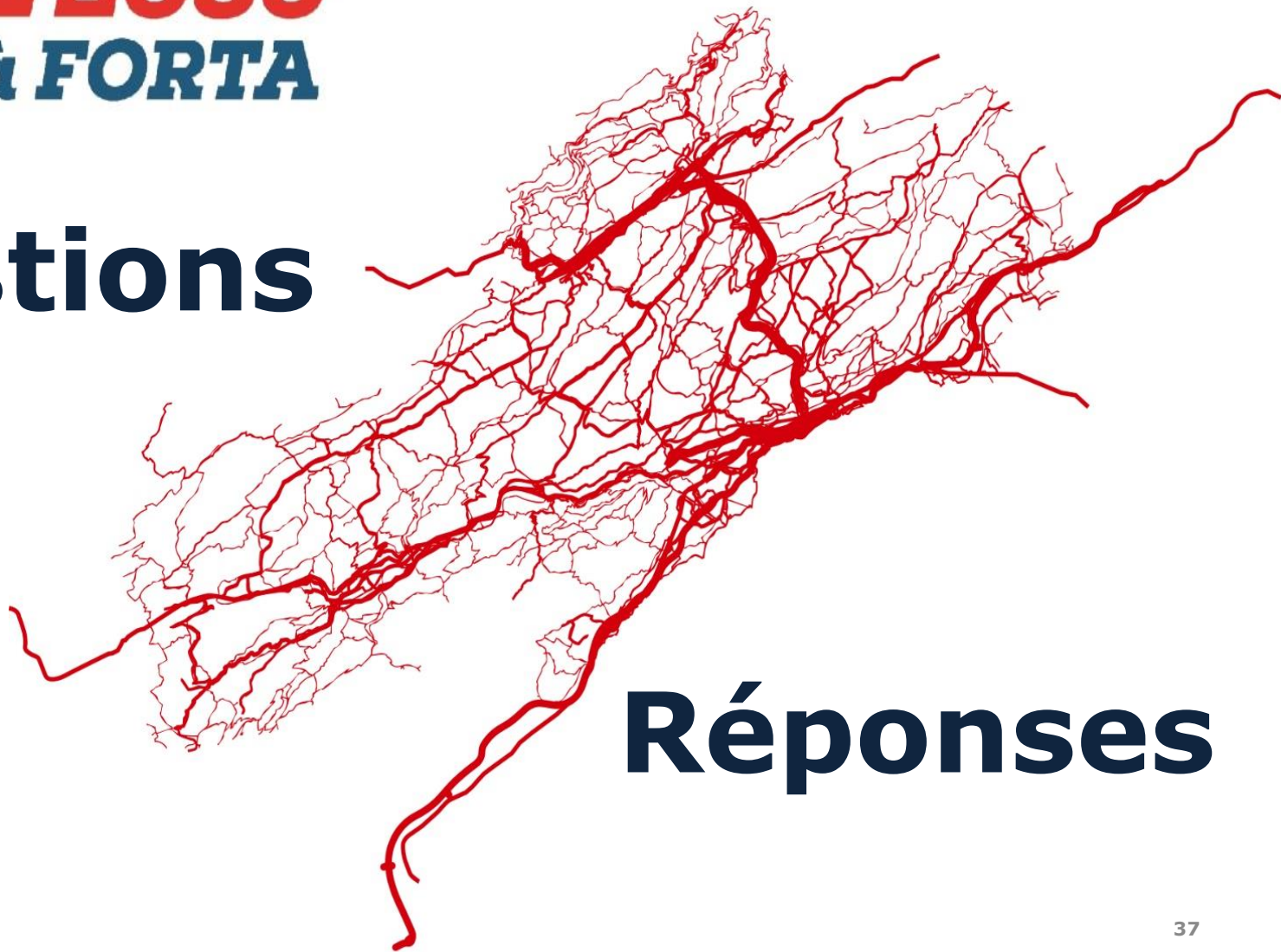
Chef du Département du développement
territorial et de l'environnement

Le 12 février 2017 c'est OUI à...

- un renforcement et une modernisation du réseau cantonal de mobilité
- l'élimination des goulets d'étranglement et la diminution des bouchons
- une amélioration de la qualité de vie et de l'image du canton
- un délestage du trafic routier des villes et agglomérations et une meilleure fluidité
- une meilleure desserte routière pour l'économie et des investissements qui maintiendront/créeront des emplois
- à un canton plus prospère !

NE MOBILITÉ
2030
OUI à FORTA

Questions



Réponses