



## ARGUMENTAIRE : OUI AU FORTA

1

**UN FINANCEMENT SÛR** | Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA garantit le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération. Le FORTA, ancré au niveau de la Constitution en tant que fonds à durée indéterminée, place le rail (Fonds d'infrastructure ferroviaire) et la route sur un pied d'égalité.

2

**DES ROUTES MODERNES – MOINS DE GOULETS D'ETRANGLEMENT** | Grâce au FORTA nous pourrions à l'avenir continuer à rouler sur des routes nationales modernes, desservant encore mieux toute la Suisse et qui seront aménagées à des endroits névralgiques. Les éliminations urgentes de goulets d'étranglement, des aménagements utiles et un financement non limité dans le temps de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales sont autant d'avantages que nous apporte le FORTA.

3

**INVESTISSEMENTS DANS LE TRAFIC URBAIN ET D'AGGLOMERATION** | Une partie des dépenses effectuées à partir du FORTA est réservée aux villes et agglomérations, elles qui assument 70 % du trafic. En zone urbaine il faut des solutions de transports sur mesure, puisque l'espace nécessaire à de nouvelles routes fait souvent défaut. Les projets d'agglomération permettent de réaliser les aménagements produisant l'effet le plus bénéfique au meilleur prix – que ce soit pour le trafic routier, les TP ou la mobilité douce.

4

**TOUTES LES REGIONS SONT MIEUX RELIEES** | Avec le FORTA le réseau de routes nationales sera étendu, grâce à des aménagements et à la reprise de 400 km de routes cantonales dans le réseau de routes nationales. Tous les cantons – y compris les régions de montagne et périphériques – seront reliés au réseau de routes nationales. Il est bien connu que de bonnes liaisons de transport renforcent la place économique Suisse.

5

**LARGE SOUTIEN POLITIQUE** | le FORTA représente un compromis largement soutenu, assumé par la Confédération, les cantons, les villes et communes, ainsi que les associations de TP et d'automobilistes.

## 1

### UN FINANCMET SÛR

#### **Garantir l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des routes nationales**

La Suisse doit pouvoir continuer à investir dans ses routes nationales, pour que le pays dispose d'infrastructures de transport performantes. Pour ce faire, le FORTA est indispensable.

Augmentation des coûts :

- Le trafic sur les routes nationales a doublé depuis 1990 ;
- Le réseau routier doit être étendu, y compris afin de mieux desservir les régions de montagne et périphériques ;
- Le réseau de routes nationales, qui couvre actuellement près de 2000 km, sera complété par 400 km du fait de la reprise par la Confédération de routes qualifiées jusqu'alors de cantonales ;
- L'entretien des routes et les travaux d'aménagement (durant l'exploitation de la route) coûtent de plus en plus cher ;
- Des mesures d'accompagnement obligatoires telles que la protection contre le bruit génèrent des coûts supplémentaires.

Baisse des recettes :

- Les voitures modernes consomment de moins en moins de carburant (ce qui se traduit par une baisse des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales) ;
- Aujourd'hui des voitures pouvant se passer d'essence et de diesel (voitures électriques, p.ex.) sont en circulation ;
- La dernière adaptation au renchérissement de l'impôt sur les huiles minérales remonte à 1993 – celle de la surtaxe sur les huiles minérales à 1974 ;
- Les ressources du fonds d'infrastructure sont presque épuisées et sa durée est limitée à 2027.

En conséquence : sans la prise de contre-mesures le DETEC s'attend à une lacune dans le financement des routes dès 2018/19. Le FORTA permet de remédier à cette situation. Ce fonds garantit l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des routes nationales sans limite dans le temps. Et ce, grâce à :

- une augmentation modérée de la surtaxe sur les huiles minérales de 4 centimes par litre;
- la garantie que la totalité des recettes en provenance des impôts sur les véhicules automobiles sera employée pour la route;
- une taxe sur les voitures électriques dès 2020, qui bénéficiera également à la route;
- une nouvelle répartition dans le budget de la Confédération : en règle générale 60 % des impôts sur les huiles minérales iront désormais financer les routes (contre 50 % actuellement).

L'augmentation modérée de la surtaxe sur les huiles minérales n'interviendra que lorsque la caisse routière aura besoin de ressources supplémentaires (vraisemblablement au plus tôt en 2019). Il ne sera pas constitué de réserves. Cette adaptation est appropriée, si l'on pense notamment au Fonds d'infrastructure ferroviaire FIF, par le biais duquel les usagers du rail apportent une contribution considérable aux surcoûts. Selon le Surveillant des prix ces dernières années le rail est devenu sensiblement plus cher, tandis que la route devenait plus avantageuse par rapport au renchérissement.

#### **Le financement spécial de la circulation routière est maintenu**

Le Financement spécial de la circulation routière FSCR est maintenu sous une forme différente. Côté Confédération toutes les tâches et dépenses en relation avec le trafic routier qui ne passent pas par le FORTA seront financées. Parallèlement le FORTA constituera une garantie pour le financement spécial puisque, si besoin est, des recettes en provenance de l'impôt sur les véhicules automobiles seront allouées au FSCR au lieu du FORTA.

Les subventions fédérales aux cantons (contributions aux routes principales, contributions routières générales, contributions au maintien de la qualité dans les régions de montagne et périphériques) proviennent elles aussi du financement spécial. Les cantons, les villes et les communes, compétents pour 95 % des 70'000 km du réseau routier suisse, bénéficient ainsi indirectement des recettes en provenance de l'impôt sur les huiles minérales, tout en puisant par ailleurs dans leur propre budget pour financer la construction, l'exploitation et l'entretien des routes.

### **Financement suffisant et non limité dans le temps du trafic d'agglomération**

Avec le FORTA la Confédération, les cantons, les villes et les communes continueront à investir en commun dans le trafic d'agglomération – ce qui est judicieux au vu de l'importance des projets d'agglomération pour la compétitivité de la Suisse et dans l'intérêt du pays tout entier.

Aujourd'hui déjà la Confédération participe avec le fonds d'infrastructure aux investissements dans le trafic d'agglomération – mais 95 % des moyens sont déjà engagés ; il ne reste que 230 MCHF environ. Les agglomérations sont donc tributaires d'une nouvelle solution. Le FORTA apporte une réponse: 9-12 % des dépenses prélevées sur le fonds sont prévues pour les agglomérations. Ainsi la Confédération participe à hauteur de 390 MCHF par an dans le même ordre de grandeur que les années précédentes. Si on ajoute les apports des cantons, villes et communes le montant des investissements se monte à près d'un milliard de francs par an.

## 2

### **DES ROUTES MODERNES – MOINS DE GOULETS D'ETRANGLEMENT**

Le FORTA permet d'éliminer des goulets d'étranglement, d'aménager le réseau de routes nationales et de financer l'exploitation et l'entretien des routes nationales. C'est la seule manière de réagir comme il se doit aux prévisions d'augmentation du volume de trafic. Selon l'ARE les prestations de transport annuelles en trafic voyageurs vont augmenter de 25 % entre 2010 et 2040, pour passer à 145 milliards de voyageurs-km.

Les routes revêtent une importance centrale pour la circulation automobile – mais pas seulement. Une grande part des transports publics a lieu sur la route. Tandis que le réseau ferroviaire compte un peu plus de 6000 km, les TP sur route disposent d'un réseau de plus de 20'000 km – notamment sur les routes nationales.

Le FORTA propose des instruments concrets pour traiter les problèmes de circulation : à l'avenir les aménagements des capacités seront, à l'instar du rail, mis en œuvre par étapes avec un programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES routes nationales). Tous les quatre ans le Conseil fédéral soumettra au Parlement un Message mentionnant l'élimination de goulets d'étranglement / des aménagements. Pour l'étape de réalisation 2030 environ 6,5 milliards de francs devraient être engagés. Parmi les tronçons concernés citons p. ex. le contournement nord de Zurich, Luterbach – Härkingen, l'Aéroport de Genève – Le Vengeron et Wankdorf – Schönbühl.

Parallèlement d'autres possibilités seront exploitées pour renoncer à des aménagements d'infrastructure coûteux : changements d'affectation des bandes d'arrêt d'urgence ou ajustements dynamiques de la vitesse (80 km/h au lieu de 100 ou 120, afin de fluidifier la circulation).

## Liste des projets d'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales

		Etape de réalisation 2030		Étape de réalisation 2040	Projets écartés	Indice 2005, hors TVA (montant total du projet)
		Ressources allouées jusqu'en 2014	Autres étapes d'aménagement jusqu'en 2030			
<b>Élimination des goulets d'étranglement par l'ajout de voies de circulation</b>						
Canton	Projet					
GE	Genève Aéroport - Le Vengeron	61				50
GE	Perly - Bernex		524			430
GE	Bernex - Genève Aéroport		749			615
GE	Le Vengeron - Coppet		201			165
GE	Coppet - Nyon			201		165
GE	Etoile-Perly				475	390
VD	Crissier, Phase 1*	190				160
VD	Crissier, Phase 2		143			120
VD	Villars-Ste-Croix - Cossonay			122		100
VD	Nyon - Morges Ouest				609	500
VD	Villars-Ste-Croix - La Croix-Montreux				1643	1350
BE	Wankdorf - Schönbühl		170			140
BE	Schönbühl - Kirchberg			237		195
BE	Wankdorf - Muri			1806		1485
BE	Weyermannshaus - Wankdorf				262	215
BE	Muri - Rubigen				146	120
BE-SO	Luterbach - Härkingen	803				660
SO-AG	Härkingen - Wiggertal	60				165
SO-AG	Aarau Ost - Birrfeld			402		330
SO-AG	Aarau West - Aarau Ost				274	225
SO-AG	Birrfeld - Wettingen inkl. 4. Röhre Baregg				609	500
ZH	Nordumfahrung Zürich	1119				940
ZH	Andelfingen - Winterthur Nord	342				285
ZH	Zürich Nord - Zürich Flughafen		24			20
ZH	Umfahrung Winterthur		451			370
ZH	Wettingen - Dietikon			262		215
ZH	Westumfahrung Zürich			134		110
ZH	Brütisellen - Töss				609	500
ZH	Zürich Süd - Thalwil - Wädenswil				463	380
ZH	Wädenswil - Richterswil				207	170
ZH	Schindellegi - Pfäffikon SZ				122	100
SG	Kreuzbleiche - Neudorf (3. Röhre Rosenbergtunnel)		499			410
SG	St.Gallen Neudorf - Verzweigung Meggenhus				134	110
BS-BL	Rheintunnel Basel **		1109			915
BS-BL	Hagnau - Liestal			493		405
LU-ZG	Blegi - Rütihof	17				135
LU-ZG	Rütihof - Buchrain			256		210
LU-ZG	Buchrain - Rotsee ("Erweiterung Nord")			310		255
LU-ZG	Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd			1784		1465
OW	Sarnen Nord - Alpnach - Lopper				189	155
SH	2. Röhre Fäsenstaubtunnel Schaffhausen			365		300
SH	Erweiterung Cholfirsttunnel				621	510
TI	Lugano Sud - Mendrisio			986		810
	<b>Total</b>	<b>2592</b>	<b>3870</b>	<b>7358</b>	<b>6363</b>	<b>16850</b>
	<b>Différence entre la valeur du plan de projet et le B/PF</b>		<b>8</b>			
	<b>Total pour l'étape de réalisation 2030</b>		<b>6470</b>			
<b>Élimination des goulets d'étranglement par des compléments de réseau / de nouveaux éléments de réseau***</b>						
VD	Contournement de Morges			1270		2800
ZH	Glattalautobahn			1270		2600
	<b>Total des compléments de réseau</b>			<b>2540</b>		<b>5400</b>
<b>Résumé</b>						
	<b>Total pour l'étape de réalisation 2030</b>		<b>6470</b>			
	<b>Total pour l'étape de réalisation 2040</b>		<b>9898</b>			
	<b>Total</b>		<b>16368</b>			

\* Avec les besoins supplémentaires

\*\* Sans les coûts supplémentaires par rapport à l'option STOT 1/2 rejetée (env. 300 millions de francs) et le raccordement au réseau routier allemand (env. 300 millions de francs) ; la participation du canton de Bâle-Ville doit encore être définie.

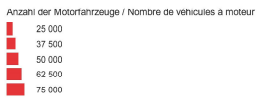
\*\*\* Selon la planification actuelle, la réalisation de ces projets ira au-delà de 2040. Les coûts totaux s'élèveront à quelque 3,4 milliards de francs pour le contournement de Morges et à environ 3,2 milliards de francs pour l'autoroute du Glattal (indice des prix 2014 et TVA comprise dans les deux cas).

**Schweizerische automatische Verkehrszählung (SASVZ)  
Comptage suisse automatique de la circulation routière (CSACR)**

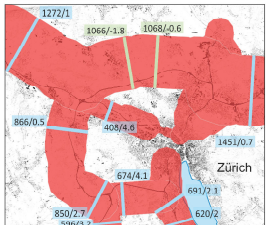
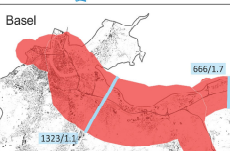
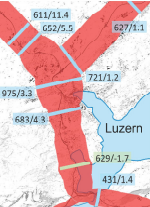
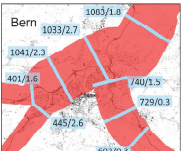
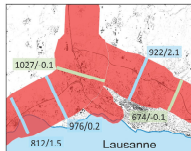
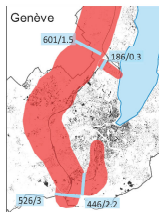
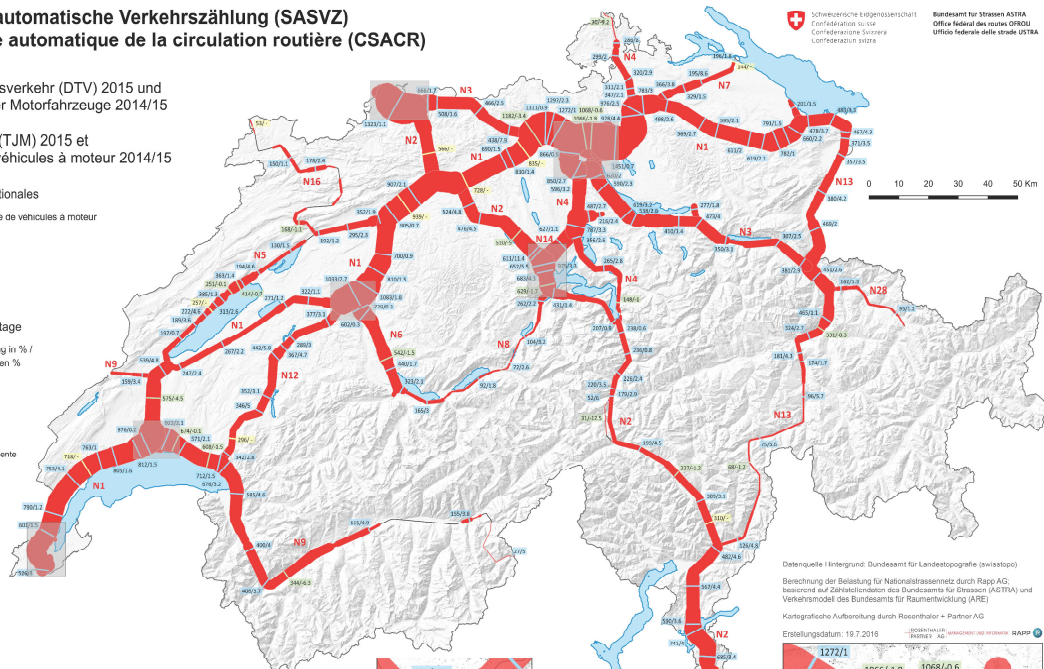
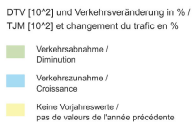
Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) 2015 und  
Verkehrsentwicklung der Motorfahrzeuge 2014/15

Trafic journalier moyen (TJM) 2015 et  
évolution du trafic des véhicules à moteur 2014/15

Nationalstrassen / Routes nationales

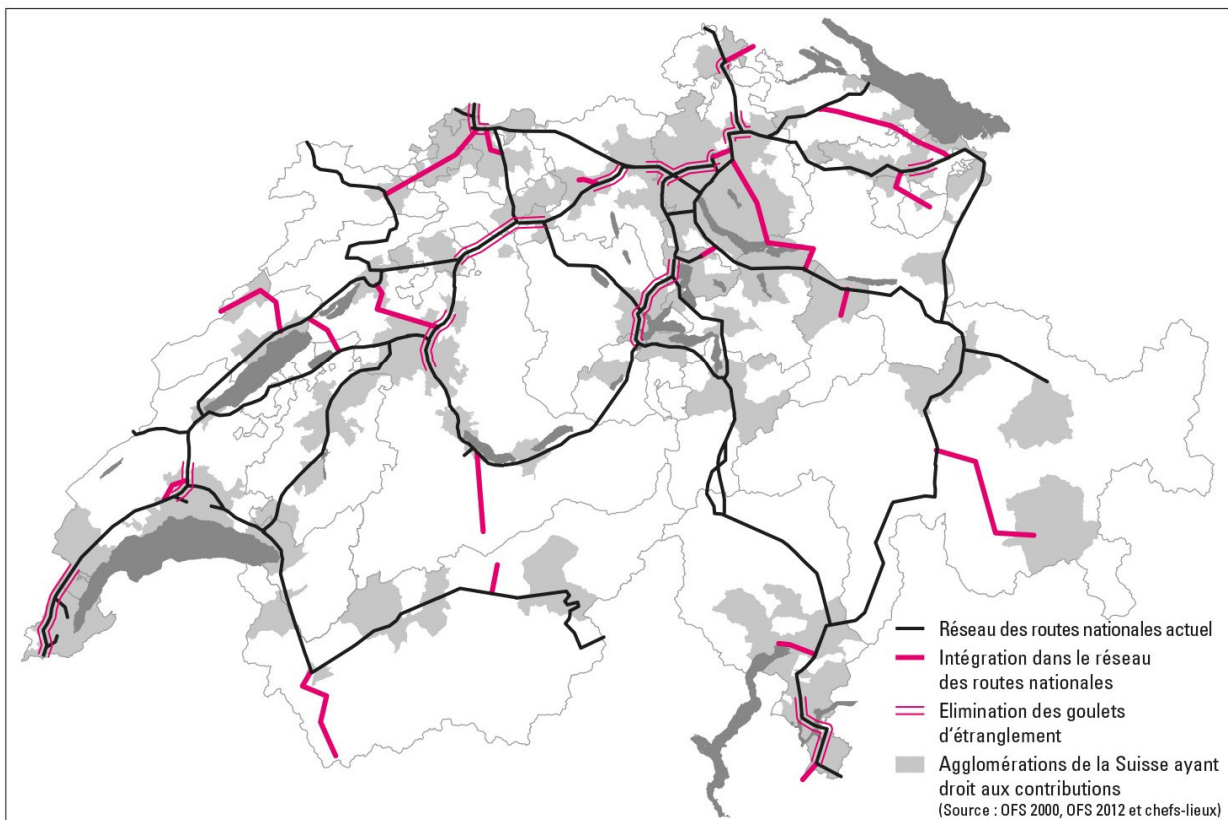


Zählstellen / Postes de comptage



Datenquelle Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie (swisstopo)  
Berechnung der Belastung für Nationalstrassen durch Rapp AG,  
basierend auf Zählstellenwerten des Bundesamts für Strassen (ASTRA) und  
Verkehrsmittel des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE)  
Kartografische Aufbereitung durch Rosenbühler + Partner AG  
Erstellungsdatum: 18.7.2016

**FORTA : investissements dans toute la Suisse**



### 3

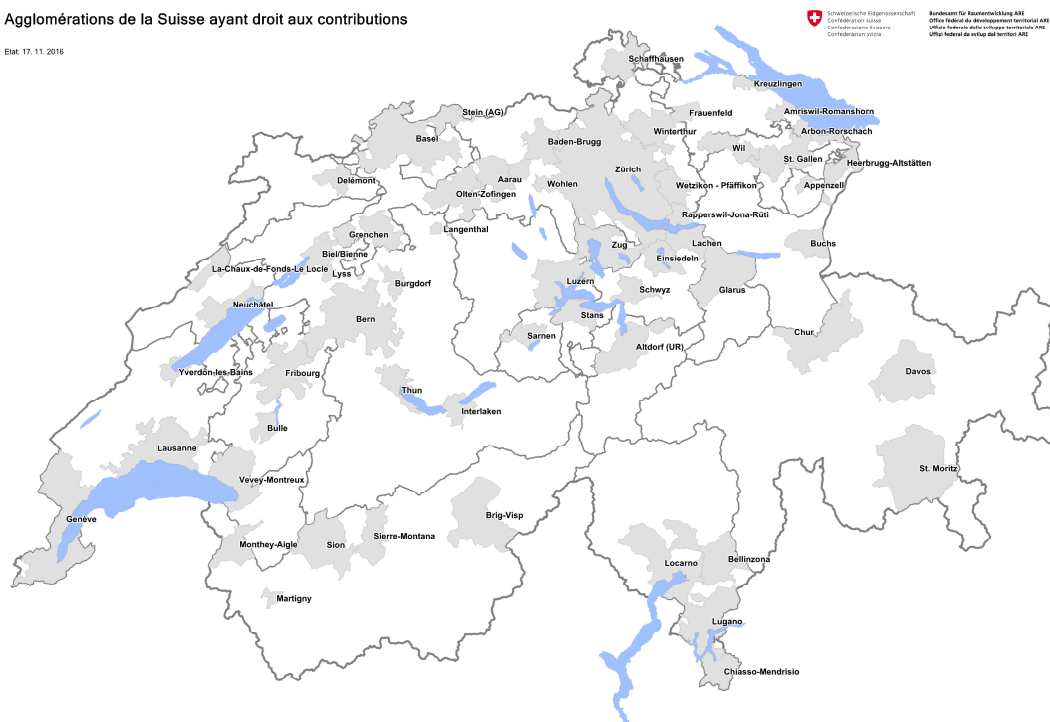
#### INVESTISSEMENTS DANS LE TRAFIC URBAIN ET D'AGGLOMERATION

Pour les villes et les agglomérations le FORTA est source de plusieurs améliorations. Il garantit une participation suffisante et non limitée dans le temps de la Confédération au financement du trafic d'agglomération : Les cantons, villes et communes peuvent ainsi lancer de nouveaux projets d'agglomération. Ces derniers sont absolument nécessaires.

- De nouveaux investissements sont indispensables si les transports publics et privés doivent continuer à bien fonctionner dans les agglomérations. Les projets d'agglomération couvrent des mesures visant les bus, trams, voitures, vélos et piétons, et sont ouverts aux innovations techniques. Les projets lancés jusqu'à présent ont largement contribué à développer des TP performants, à fluidifier la circulation et à mettre en place des infrastructures attrayantes pour la circulation piétonne et cycliste.
- 70 % du trafic et plus de 90 % des bouchons concernent les villes et agglomérations. Les projets d'agglomération garantissent que les ressources du FORTA seront utilisées là où le besoin se fait le plus sentir et où elles auront le plus d'effet.
- Lorsque les agglomérations disposent d'infrastructures judicieusement aménagées, c'est toute la Suisse qui en profite. Elles contribuent à la compétitivité des agglomérations, qui constituent le moteur économique du pays.
- Les projets d'agglomération aident à lutter contre le mitage du paysage. Ils représentent l'instrument le plus important pour promouvoir un développement coordonné des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations.
- Les projets d'agglomération ont un effet de grande envergure. A ce jour plus de 80 % des 55 agglomérations et villes isolées ont élaboré un projet d'agglomération. Y ont participé presque tous les cantons et près de 800 villes et communes. Avec le FORTA un nombre plus important encore de villes et de communes auront accès aux projets d'agglomération.
- Les projets d'agglomération améliorent la coopération : cantons, villes et communes travaillent ensemble, en impliquant la Confédération. Le FORTA assure la continuation de cette collaboration.

Agglomérations de la Suisse ayant droit aux contributions

Etat 17.11.2016



Source: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swissstopo

© ARE

**TOUTES LES REGIONS SONT MIEUX RELIEES**

Le nouvel Arrêté sur le réseau (NAR) – autrement dit la reprise de près de 400 km de routes cantonales dans le réseau de routes nationales – est une composante du projet FORTA. Ces nouveaux tronçons de routes nationales vont donc bénéficier d'une meilleure disponibilité, compatibilité et sécurité. Concrètement le service hivernal et la protection contre les dangers naturels seront améliorés et – là où la sécurité l'exige – des sections séparées seront aménagées pour les cyclistes et les piétons. Tous les cantons sont disposés à verser une contribution annuelle de solidarité au NAR de 60 MCHF.

L'Arrêté sur le réseau permettra également de faire progresser les aménagements nécessaires ; à l'avenir ils seront planifiés dans le cadre du Programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES routes nationales) (cf. 2 des routes modernes – moins de goulets d'étranglement). La sélection des projets relève de la compétence du Parlement, qui dispose d'une vue d'ensemble, est habilitée à réaliser les projets arrivés à maturité et nécessaires ; tous les quatre ans le Conseil fédéral soumettra au Parlement un Message correspondant. La poursuite des deux compléments de réseau de Morges/Lausanne et du Glatttal zurichoïse devrait revêtir un caractère prioritaire. Divers contournements seront également réalisés avec le nouveau programme PRODES, et ce, afin de désengorger les goulets d'étranglement et protéger plus particulièrement la population contre les nuisances sonores.

En plus des aménagements le NAR garantit un réseau de routes nationales reliant tous les cantons et notamment les régions de montagne et périphériques. Tous les chefs-lieux de canton seront ainsi reliés au réseau de routes nationales et les régions seront mieux connectées entre elles.

Dans les régions périphériques les routes revêtent une importance centrale principalement pour la mobilité – elle-même une composante importante de la place économique suisse ; une bonne infrastructure de transport invite à investir dans des régions bien desservies.

Dans les régions rurales également la population profite des subventions de la Confédération aux cantons alimentées par l'impôt sur les huiles minérales, p. ex. Les cantons peuvent utiliser cet argent pour protéger les routes cantonales des dangers naturels ou pour la protection de l'environnement.



## Liste des routes cantonales intégrées désormais dans le réseau de routes nationales

Cantons	Adaptations routes nationales	Longueur <sup>1</sup> [km]
VS	H21, Martigny-Expo – raccordement col Gd. St-Bernard	39.30
SH	H15, Schaffhouse – Thayngen	6.22
SH	N4, Schaffhouse – Bargaen	-11.09
BE	H6, Berne (Schönbühl) – Bienne	25.27
FR, BE, NE	H10, Morat – Thielle	14.61
NE	H20, Neuchâtel – Le Locle – Col des Roches	27.10
BE, VS	H223, Spiez – Kandersteg; H509, Goppenstein – Gampel	35.42
ZG, ZH	H338, Baar – Hirzel – Wädenswil	13.02
TI	H394, Mendrisio – Stabio – Gaggiolo	4.98
TG, SG	H14, H474, Grüneck – Meggenhus	39.08
TI	H406, H13, Bellinzona – Locarno – Ascona	19.95
ZH	A53, Brüttsellen – Wetzikon – Rüti	26.32
ZH, SG, SZ	A53, Rüti – Rappershmerikon – Reichenburg	11.24
SG, AR, AI	H8, St-Gall (Winkeln) – Herisau – Appenzell	16.65
BL, JU	H18, Delémont Est – Hagnau	36.08
GL	H17, Niederurnen – Glaris	8.81
BL	H2, Pratteln – Liestal – Sissach	9.46
AG	H5, Aarau – Aarau-Est	5.35
GR	H417, H3 Thusis – Silvaplana	54.78
<b>Total</b>		<b>382.55</b>

<sup>1</sup> Dans le cadre de l'établissement du réseau des routes nationales des parties de certains tronçons ont d'ores et déjà été intégrées comme routes nationales. Avec le présent projet les tronçons concernés sont repris officiellement dans l'Arrêté sur le réseau en tant que composantes des nouvelles connexions routières d'importance nationale.

## 5

### LARGE SOUTIEN POLITIQUE

Le FORTA bénéficie d'un large soutien politique : une vaste alliance s'est constituée, dont l'objectif est le financement à long terme et sûr des routes nationales et des projets d'agglomération. En plus de la Confédération, des cantons, des villes et communes, diverses associations de TP (UTP et Litra) et d'automobilistes s'engagent elles aussi en faveur du FORTA.

Le FORTA est un instrument de financement des routes intelligemment conçu : l'équivalent du Fonds d'infrastructure ferroviaire FIF, qui garantit l'exploitation, le maintien de la qualité et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Un rejet du projet FORTA mettrait en péril le financement des routes nationales et des projets d'agglomération ; le financement des routes deviendrait un patchwork. Conséquences : absence d'une vision globale stratégique des différents aménagements; tous les chefs-lieux cantonaux ne seraient pas reliés au réseau de routes nationales; investissements insuffisants dans le trafic d'agglomération.

En outre au moment de la votation sur FAIF la promesse a été faite de mettre sur pied, dans un second temps, un fonds à durée indéterminée pour la route. Il est important pour les cantons et les autres acteurs que cette promesse soit honorée.

## **INFORMATIONS SUR LE CONTEXTE GENERAL**

### **Historique**

Il était prévu de reprendre dans le réseau de routes nationales près de 400 km de routes cantonales à l'issue de la votation sur la vignette. Mais le projet d'augmentation du prix de la vignette a été rejeté le 24 novembre 2013 par les citoyens suisses. Cela a eu pour conséquence que l'élargissement du réseau de routes nationales (Arrêté concernant le réseau de routes nationales 2012) – qui y était lié – n'a pu être mis en vigueur.

En 2013 le Conseil fédéral est arrivé à la conclusion qu'il fallait inscrire au niveau de la Constitution la création d'un fonds pour la route à l'instar du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), et ce, afin d'éviter qu'une lacune de financement des routes ne devienne réalité. Suite à la consultation menée en 2014 sur le projet FORTA correspondant, le Conseil fédéral a élaboré un Message à l'adresse du Parlement, faisant état des points essentiels suivants: un fonds à durée indéterminée pour la route ancré dans la Constitution, une affectation spécifique intégrale de l'impôt sur les véhicules automobiles et une hausse modérée de la surtaxe sur les huiles minérales, selon les besoins.

Le Conseil des Etats a traité le projet FORTA le 15 mars 2016 en sa qualité de premier conseil. Il a pris les décisions suivantes :

- une hausse moins forte de la surtaxe sur les huiles minérales (4 centimes seulement),
- une augmentation plus importante de la part de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire, jusqu'à 10 % de plus pour passer à 60 %,
- une part garantie de 9-12 % des dépenses prélevées sur le FORTA au profit du trafic d'agglomération,
- l'intégration de l'Arrêté sur le réseau 2012 au projet FORTA moyennant une contribution de compensation annuelle des cantons à hauteur de 60 MCHF.

Le Conseil national a suivi le Conseil des Etats dans les grandes lignes ; les dernières divergences entre les deux conseils ont pu être éliminées le 27 septembre 2016.

### **Campagne en faveur du Oui**

- La campagne de votation sera lancée à l'occasion de la conférence de presse du 12 décembre 2016. En plus de Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard, deux membres de la DTAP ainsi qu'un-e représentant-e de l'Union des villes suisses assisteront à cette conférence de presse.
- Parallèlement une large alliance politique, placée sous le lead de routesuisse, mènera campagne en faveur du Oui ; font partie de cette alliance, en plus des associations d'automobilistes, les associations communales et des TP (Litra, UTP).
- Cette alliance planifie une conférence de presse durant la période entre Noël et Nouvel An, avec différents représentant-e-s de partis emmenés par le PDC.
- Le 18 janvier 2017 les associations de TP organiseront un événement médiatique à Lucerne.

### **Campagne en faveur du Non**

L'ATE s'est prononcée en faveur du Non. On ne sait pas encore si une campagne sera menée en faveur du Non et, si oui, quelle forme elle pourrait prendre.

### **Autres projets soumis à votation**

En plus de l'Arrêté fédéral sur la création du FORTA, le 12 février 2017 deux autres projets seront soumis à votation :

- la Loi sur la réforme de l'imposition des entreprises III, à laquelle les médias accorderont le plus d'importance ;
- l'Arrêté fédéral sur la naturalisation facilitée des étrangers/ères de la troisième génération.

Source : OFROU (graphiques notamment, sauf indications contraires)