

**OUI****à un réseau ferroviaire moderne**

L'Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructures des transports publics a été adoptée par les Chambres fédérales le 20 mars 1998<sup>1</sup>. Si l'arrêté est approuvé le 29 novembre par le peuple et les cantons, il sera inscrit dans les dispositions transitoires de la Constitution. Cette disposition sera valable jusqu'à l'achèvement des travaux de construction et du financement. L'Arrêté précise les modalités de financement des travaux suivants: nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), Rail 2000, raccordements aux lignes TGV de la Suisse orientale et occidentale et mesures de protection contre le bruit.

Le 20 mars 1998, les Chambres fédérales ont également modifié l'Arrêté fédéral relatif à la construction des NLFA<sup>2</sup> (Arrêté sur le transit alpin). Ce texte dresse la liste des travaux et précise l'échelonnement des projets. Dans une première phase seront construits les tunnels de base du Gothard et du Lötschberg, puis, dans une seconde phase, ceux du Monte Ceneri et du Zimmerberg, notamment. Le délai référendaire pour contester cet arrêté modifié n'a pas été utilisé.

**La situation**

En 1992, le peuple suisse a adopté avec 64% des voix le projet des NLFA (75% en Suisse romande). A l'époque, elles devaient être financées à raison de 75% par le marché des capitaux, les droits de douane sur les carburants devant fournir le reste. Il est cependant apparu que ce mode de financement n'était pas réaliste, notamment en regard de la détérioration des finances de la Confédération.

Par ailleurs, des évolutions techniques dans le domaine ferroviaire - notamment l'utilisation de trains à rames inclinables - ont permis de redimensionner les projets.

En 1995, le Conseil fédéral a proposé de regrouper les grands projets ferroviaires et d'en régler le financement pour les vingt prochaines années en créant un fonds spécial doté d'une comptabilité propre.

**Le fonds et son financement**

Prévu sur 20 ans, ce fonds de 30,5 milliards sera alimenté de la façon suivante:

• jusqu'à l'entrée en vigueur de la RPLP, en 2001: doubler la taxe poids lourds forfaitaire	0,7 milliard
• dès 2001, utiliser deux tiers au plus de la RPLP (adoptée par le peuple le 27 septembre dernier)	16,0 milliards
• relever de 0,1 point la TVA	5,8 milliards
• procéder à des emprunts sur le marché des capitaux pour financer jusqu'à 25% des coûts des NLFA, de Rail 2000 et des raccordements TGV	5,0 milliards
• spécifiquement pour les NLFA, utiliser le produit de l'impôt sur les carburants pour financer jusqu'à 25% des coûts	3,0 milliards
<b>Total</b>	<b>30,5 milliards</b>

<sup>1</sup> Conseil national: 126-30; Conseil des Etats: 31-7

<sup>2</sup> Conseil national: 113-63; Conseil des Etats: 26-10

**OUI****à un réseau ferroviaire moderne****Les projets d'infrastructures**

<b>Rail 2000</b> - Les travaux de Rail 2000 visent à redonner de l'attrait aux transports voyageurs dans l'ensemble du pays. Les trajets seront rendus plus rapides par l'introduction de trains à rames inclinables, par l'amélioration des voies existantes et la construction de nouveaux tronçons.	13,4 milliards
<b>NLFA</b> - Composées de deux nouveaux tunnels de base au Gothard et au Lötschberg, les NLFA seront intégrées dans le réseau européen des trains à grande vitesse. Elles permettront de procéder avec efficacité au transfert sur le rail des marchandises en transit à travers la Suisse et relieront le Valais et le Tessin à Rail 2000. Le Lötschberg sera mis en service vers 2006, le Gothard vers 2012.	Lötschberg: 3,4 milliards; Gothard: 6,8 milliards; aménagements: 3,4 milliards
<b>Raccordements au réseau européen des trains à grande vitesse</b> - Une enveloppe de 1,2 milliard de francs est prévue pour les travaux de raccordements en Suisse occidentale et en Suisse orientale.	1,2 milliards
<b>Protection contre le bruit</b> - Quelque 2,3 milliards de francs seront attribués aux mesures d'insonorisation du matériel roulant, à l'édification de parois antibruit et à l'installation de fenêtres à isolation phonique dans les bâtiments.	2,3 milliards
<b>Total</b>	30,5 milliards

**Les arguments en faveur du oui**

Le Comité suisse "Oui à un réseau ferroviaire moderne" recommande d'approuver le nouvel article constitutionnel relatif au financement des projets d'infrastructures des transports publics pour les raisons suivantes:

- **Financement sûr et équilibré**

Le peuple suisse a approuvé le 27 septembre 1998 l'introduction d'une redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Il a ainsi confirmé l'orientation qu'il avait adoptée lors de votations antérieures en matière de politique des transports. La modernisation du rail s'inscrit dans cette ligne. Elle améliore les transports publics pour toutes les régions et permet le transfert des marchandises de la route sur le rail.

Le Conseil fédéral et le Parlement ont voulu un financement sûr et équilibré. L'augmentation de la taxe sur les carburants a notamment été abandonnée, car elle aurait mis les automobilistes à contribution de façon trop importante. La part de l'endettement a été réduite à 25% des coûts totaux, ce qui préserve les finances de la Confédération et ne menace pas le programme de stabilisation du budget fédéral.

- **Modernisation du réseau ferroviaire suisse**

Notre pays dispose d'un réseau ferroviaire très développé, mais qui a besoin d'être modernisé.

⇒ **Transit alpin**: les tunnels actuels du Gothard et du Lötschberg sont situés en altitude et datent du 19<sup>e</sup> siècle. Le portail nord du Lötschberg se trouve à Kandersteg à 1176 mètres d'altitude et celui du sud à Gopenstein à 1216 m. Le tunnel du Gothard, après un tracé hélicoïdal, entre dans la montagne à Göschenen à 1106 m. et en sort à Airolo à 1141 m. Ces ouvrages ne correspondent plus à la technologie ferroviaire moderne. Leurs rampes d'accès pentues et leurs trajets sinueux nécessitent des besoins importants en énergie, réduisent la vitesse des convois et entraînent des coûts d'exploitation élevés.

# OUI

## à un réseau ferroviaire moderne

---

- ⇒ **Réseau national:** de nombreux tronçons sont encore insuffisamment équipés (voie unique au lieu de double voie, double voie où il en faudrait quatre, etc.). L'offre en matière de trafic voyageurs doit s'améliorer et s'étoffer pour les liaisons à forte demande, les correspondances se multiplier et les temps de trajets se réduire. Les nuisances sonores doivent aussi diminuer.
- ⇒ **Liaisons internationales:** malgré sa position centrale, la Suisse est mal reliée aux réseaux internationaux à grande vitesse qui se développent en Europe.

- **Améliorations profitables aux voyageurs et à l'économie**

Les NLFA, Rail 2000 et les raccordements TGV permettront d'assurer de manière optimale les liaisons entre les agglomérations, les correspondances régionales et le trafic à grande distance. Les voyageurs pourront bénéficier de meilleurs raccordements et de durées de trajets raccourcies de 10% en moyenne. En même temps, la Suisse sera intégrée au réseau européen des trains à grande vitesse; la durée des trajets vers l'étranger se réduira dans une proportion pouvant aller jusqu'à 30%. Ces améliorations consolideront la position de l'économie et du tourisme.

Le volume des investissements, de l'ordre de 30 milliards de francs, donnera un coup de fouet à l'économie et à l'emploi. Le secteur de la construction en profitera largement. Pour les entreprises suisses spécialisées dans l'ingénierie et la construction de tunnels, la réalisation des NLFA représentera une occasion unique de rester à la pointe de la technique et de faire connaître leur savoir-faire dans le monde entier. Les investissements profiteront également à l'industrie du matériel roulant.

La modernisation du réseau ferroviaire permettra également de désengorger les routes et de sauvegarder l'environnement et les Alpes. Les mesures de protection contre le bruit soulageront des dizaines de milliers de personnes.

- **Complémentarité des transports**

Le réseau autoroutier est construit à 87%; son achèvement est en bonne voie. Des montants de 1,5 milliard par an sont disponibles à cette fin. Mais le trafic ne cesse de s'accroître. Si l'on veut à la fois maintenir la fluidité du trafic routier et soulager l'environnement, il faut développer des chemins de fer compétitifs offrant de meilleures prestations dans le trafic des voyageurs et des marchandises.

- **Relations avec l'Europe**

Le réseau des NLFA figure dans l'accord de transit conclu en 1992 entre la Suisse et l'UE. Par cet accord, la Suisse s'est engagée à réaliser deux nouveaux tunnels en contrepartie de l'ouverture des frontières aux camions de 40 tonnes. Cet engagement a été confirmé dans l'accord de Kloten sur les transports terrestres en janvier 1998. Après l'acceptation de la RPLP, la construction des NLFA et de ses voies d'accès représente un pas supplémentaire vers la conclusion des négociations bilatérales avec l'Union européenne.

# OUI

## à un réseau ferroviaire moderne

---

- **Solution économique**

Sur les seules NLFA, le redimensionnement du projet a permis d'économiser quelque 4 milliards de francs par rapport au projet soumis à votation en 1992. L'économie qui en résulte est plus importante que celle d'une éventuelle suppression du Lötschberg. L'abandon du Lötschberg permettrait dans le meilleur des cas d'économiser 3 à 6% du total de l'investissement. En effet, si l'on ne construisait que le Gothard, il faudrait faire des aménagements supplémentaires pour cet axe ferroviaire.

- **Avantages concurrentiels grâce au réseau des NLFA**

Après un examen particulièrement minutieux et approfondi de toutes les solutions possibles, le Parlement, dans sa grande majorité, a retenu la solution en réseau (Lötschberg et Simplon), qui répartit équitablement dans le pays les avantages et les charges liés aux NLFA. L'ensemble du projet assure ainsi à toutes les régions un raccordement direct au réseau européen des trains à grande vitesse. En outre, la Suisse sera le premier pays à disposer d'une liaison à haute performance à travers les Alpes avec l'axe Lötschberg-Simplon, dont la mise en service est prévue pour 2006. Celle du Gothard est programmée pour 2012. Dans le cas d'un refus le 29 novembre, l'achèvement d'un ou des tunnels serait reporté de plusieurs années.

- **Amélioration des conditions-cadre**

La modernisation du rail profitera à l'ensemble du pays, autant pour les transports intérieurs que vers les pays voisins. Les NLFA, et d'importants éléments de Rail 2000 feront partie intégrante du réseau européen. Les pays de l'Union européenne investissent environ 300 milliards de francs dans le développement de ce réseau. Ces travaux permettront de relier les grandes agglomérations entourant la Suisse qui sont autant de centres économiques en pleine croissance (les villes du Haut Rhin, Munich/Stuttgart, Milan/Turin, Lyon/Paris). Il est dans l'intérêt de l'ensemble de notre pays d'avoir des liaisons directes avec ces centres économiques et culturels. Si la Suisse ne modernisait pas son infrastructure ferroviaire, elle mettrait à l'écart des grands axes européens de transports.

### **Eviter la mise à l'écart de la Suisse romande**

Un rejet de l'Arrêté fédéral sur le financement des infrastructures de transports publics pénaliserait la Suisse romande plus que d'autres régions. En cas de refus, en effet, la question du financement devrait être réexaminée, soit pour réduire l'ensemble du financement, soit pour réduire la part de l'un ou l'autre pilier (RPLP, TVA, droits d'entrée sur les carburants, endettement). Quoiqu'il en soit, les moyens disponibles diminueraient. Dans ce cas, les travaux de Rail 2000 et du Gothard seraient maintenus, mais:

- le Lötschberg serait à nouveau remis en question (bien que l'allègement financier qui résulterait d'un renoncement ne dépasse pas 3 à 6% de l'ensemble des projets ferroviaires);
- sans tunnel de base au Lötschberg, la ligne du Simplon deviendrait rapidement une simple ligne régionale. Elle serait effectivement menacée dans son développement futur. C'est pourtant le seul axe qui ouvre directement à la Suisse occidentale (Berne, Neuchâtel, Fribourg, Lausanne, Genève) l'accès au sud de l'Europe et notamment à la Lombardie, région à forte activité économique;
- des raccordements TGV pourraient être remis en question. L'intégration dans le réseau ferroviaire européen se ferait autour de l'axe du Gothard. La Suisse romande serait laissée pour compte.