



Comité suisse OUI à la mobilité sur mesure Contre-projet à l'initiative avanti

ARGUMENTAIRE BREF

Votation populaire fédérale du 8 février 2004

Un grand pas pour l'avenir de la politique des transports

Tout a commencé par une idée. Aujourd'hui, nous nous trouvons face à un projet qui, s'il est accepté, marquera de manière décisive la politique des transports de la décennie à venir. Ce projet est important pour la route et le rail mais également pour le développement des agglomérations. Bref, ce projet favorisera le développement de l'ensemble des régions.

Revenons brièvement aux années nonante. En 1987, le peuple et les cantons ont approuvé à de fortes majorités les projets concernant Rail 2000 et, en 1992, la construction des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) au St-Gothard et au Loetschberg. En 1998, le peuple et les cantons ont donné leur accord au projet Fin-TP, qui établit le mode de financement de la construction des NLFA (ce projet a entre temps été allégé), de Rail 2000, du raccordement de la Suisse au réseau européen des trains à grande vitesse, ainsi que des mesures antibruit le long des voies ferrées. Un fonds de financement des transports publics (fonds Fin-TP) a été mis en place pour réaliser ces grands projets ferroviaires. Il est en grande partie alimenté par le produit de la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et des impôts prélevés sur les carburants.

Les priorités actuelles en matière de transports

Aujourd'hui, il s'agit de mettre à nouveau l'accent sur les autoroutes et les infrastructures du trafic d'agglomération. La priorité revient incontestablement à l'achèvement des autoroutes, en particulier dans les régions de Zurich, de Suisse centrale, du Jura, de Neuchâtel et du Valais, qui attendent depuis longtemps leur raccordement au réseau

Contre-projet à initiative avanti – ARGUMENTAIRE BREF (suite)

autoroutier national. En outre, les axes principaux, soit l'A1 et l'A2, souffrent d'une surcharge chronique qui doit être corrigée. Il faut à la fois supprimer les goulets d'étranglement et mettre en place une infrastructure qui permet de décharger les agglomérations et de rendre le trafic plus fluide.

Contre-projet à l'initiative avanti

En lançant l'initiative " avanti – pour des autoroutes sûres et performantes ", les associations routières et les organisations économiques se sont attaquées aux problèmes de transport les plus urgents de Suisse. Dans son contre-projet intitulé " Mobilité sur mesure ", le Parlement y a apporté quelques précisions utiles : d'une part, la Confédération doit davantage s'engager dans la solution des problèmes liés au trafic d'agglomération ; d'autre part, le financement des principaux projets de transport des décennies à venir (en dehors des NLFA) doit être fixé sur une base solide.

Le Parlement a réussi à mettre au point un projet qui va régler durablement, et en fonction des besoins, les problèmes de transports. Sa conception repose sur un mode de financement solide qui ne charge pas le budget fédéral. En effet, seuls seront réalisés des projets dont le financement est assuré à l'avance.

Votation populaire du 8 février 2004

La votation populaire sur le contre-projet " Mobilité sur mesure " (contre-projet à l'initiative avanti) aura lieu le 8 février 2004.

OUI à la mobilité le 8 février 2004 !

Aperçu du contre-projet “ Mobilité sur mesure ”

Le contre-projet se compose de trois éléments (trois articles constitutionnels) :

- un mandat général chargeant la Confédération de veiller à ce que les infrastructures de transport (rail et route) soient suffisamment performantes (art. 81, al. 2 Cst) ;
- la concrétisation de ce mandat par un programme de construction (art. 197 des dispositions transitoires concernant l'art. 81, al. 2 Cst) ;
- le financement de ce mandat (art. 197 des dispositions transitoires concernant l'art. 86 Cst).

Le contre-projet se distingue de l'initiative sur deux points en particulier : il vise une augmentation de la capacité des autoroutes, mais sans mentionner des tronçons autoroutiers en particulier. L'adaptation du réseau autoroutier doit en effet se réaliser selon un programme de construction. En outre, le contre-projet inclut les infrastructures routières et ferroviaires du trafic d'agglomération. Enfin, il institue un fonds pour les futurs projets de transport et assure ainsi une certaine continuité du financement.

Les éléments du contre-projet en détail

1. Infrastructures de transport performantes (art. 81, al. 2 nouveau, Cst)

Le contre-projet formule un mandat général imposant à la Confédération de s'employer afin que la capacité des infrastructures de transport (route et rail) soit appropriée. Le contre-projet ouvre ainsi la voie à une politique des transports globale en mentionnant de concert la route et le rail, ces deux moyens de transport ayant besoin d'infrastructures performantes.

2. Interdiction de circuler la nuit et le dimanche pour les poids lourds (art. 82, al. 4 nouveau, Cst)

L'interdiction en vigueur faite aux camions de circuler la nuit et le dimanche sera nouvellement inscrite dans la Constitution fédérale. Cette disposition vise notamment à protéger la population habitant près de routes à fort trafic, contre les nuisances de ce dernier. Cette inscription dans la Constitution fédérale constituera un signal clair à l'intention de l'étranger, car elle ne pourra être modifiée que par la volonté commune du peuple et des cantons.

Contre-projet à initiative avanti – ARGUMENTAIRE BREF (suite)

3. Adaptation de l'article sur la protection des Alpes (art. 84, al. 3, 2^e phrase, nouveau, Cst)

L'article sur la protection des Alpes, actuellement en vigueur, interdit toute augmentation de la capacité des routes de transit dans l'espace alpin. Il existe cependant déjà une exception en faveur des routes de contournement qui déchargent les localités.

Le contre-projet vise à permettre la construction de voies de circulation supplémentaires entre Amsteg et Airolo. Mais il ne modifie en rien l'objectif du transfert du trafic de marchandises de la route au rail, défini dans la loi sur le transfert du trafic.

4. Programme de construction des infrastructures de transport (art. 197 des dispositions transitoires concernant l'art. 81, al. 2)

La réalisation d'une infrastructure de transport performante est stipulée dans les dispositions transitoires du contre-projet. Le Conseil fédéral doit, un an après l'acceptation de ce dernier, soumettre à l'Assemblée fédérale un programme destiné à :

- a) achever le réseau des routes nationales (autoroutes) ;
- b) accroître la capacité du réseau des routes nationales (autoroutes) ;
- c) accorder des contributions pour des mesures visant à améliorer l'infrastructure de transport dans les agglomérations (route et rail).

Les projets prioritaires doivent être mis à l'enquête publique au plus tard dans les huit ans suivant l'adoption du contre-projet. En outre, le Conseil fédéral est tenu de publier tous les quatre ans un rapport sur l'état d'avancement du programme. Il revient au Parlement d'approuver le programme de construction.

A ce sujet, il faut souligner que c'est la première fois que la Confédération reçoit le mandat de contribuer au financement du trafic d'agglomération.

5. Financement du programme de construction – fonds d'infrastructure
(art. 197 des dispositions transitoires conc. l'art. 86)

Dans son contre-projet, le Parlement a repris l'idée d'un fonds de financement du programme de construction des infrastructures de transport qui ne figurait pas dans l'initiative avanti. Ce fonds sera alimenté, en premier apport, par la moitié du solde positif (provisions) des recettes tirées des impôts routiers (env. 1,7 milliards de francs), puis par une partie des recettes annuelles des impôts sur les huiles minérales (taxes sur l'essence) et de la vignette autoroutière. Cela signifie que ce fonds sera avant tout alimenté par les automobilistes à hauteur de 1,5 milliards de francs par an.

Ainsi, le nouveau fonds garantit le financement du programme de construction à moyen terme sans nouvel impôt.

Appréciation des différents éléments du contre-projet

1. Achèvement du réseau des routes nationales (autoroutes)

Le réseau autoroutier approuvé par le peuple sera achevé d'ici 2012. Ces travaux coûteront environ 20 milliards de francs. Il s'agit surtout de réaliser sans tarder des tronçons dans les régions périphériques (Jura, Neuchâtel, Haut-Valais et Obwald) ainsi que l'importante liaison entre Zurich et Zoug.

Grâce aux nouvelles dispositions constitutionnelles, le Conseil fédéral et le Parlement disposeront d'un mandat clair pour enfin achever le réseau des routes nationales. Les moyens financiers nécessaires à cet effet étaient disponibles depuis de nombreuses années, mais la volonté politique d'agir a fait défaut jusqu'ici.

2. Bouchons sur les autoroutes

L'A1 entre Berne et Zurich et entre Genève et Lausanne souffre depuis des années d'une surcharge sans cesse croissante. Il en résulte des bouchons quasi-permanents qui entravent le trafic, parfois pendant des heures. Ces goulets doivent être éliminés pour éviter que le trafic ne déborde sur les routes principales et n'impose ses nuisances à de nombreuses localités.

Contre-projet à initiative avanti – ARGUMENTAIRE BREF (suite)

A la demande du comité avanti, des études réalisées sur ces deux tronçons autoroutiers montrent que le nombre d'heures de bouchons pourrait se multiplier par dix durant les 18 ans à venir, faute d'un élargissement des tronçons surchargés. Rappelons qu'une personne prise dans un bouchon d'une heure représente une perte économique d'environ 60 francs. Cela signifie que ces obstacles à la circulation sont extrêmement néfastes pour l'économie. Les mêmes études révèlent également que l'aménagement à six pistes sur certains tronçons autoroutiers n'influence guère la demande sur le rail. Inversement, l'amélioration de l'offre ferroviaire ne parvient pas à décharger les principaux axes routiers. Ainsi, contrairement à ce que prétendent certains milieux politiques, le rail et la route ne sont pas concurrents, mais complémentaires !

L'élargissement ciblé des autoroutes aurait aussi des effets positifs sur le nombre d'accidents. Prenons par exemple le contournement de la ville de Lausanne, une agglomération d'environ 300'000 habitants. Grâce au récent aménagement à six pistes, le nombre d'accidents enregistrés sur ce tronçon est aujourd'hui de 60 % inférieur à son niveau sept ans auparavant, lorsque cette autoroute ne comptait que quatre pistes.

Enfin, il faut rappeler que les bouchons au St-Gothard concernent en premier lieu les voitures et non les camions. Les automobilistes seraient donc les premiers bénéficiaires d'un éventuel deuxième tunnel au St-Gothard.

3. Les autoroutes sont les routes les plus sûres

En Suisse, 80 % des prestations de transport sont effectuées en automobile. Celle-ci est le moyen de transport le plus fréquemment utilisé pour les loisirs, le travail et les achats. Dès lors, des routes de plus en plus souvent bouchées bloquent le fonctionnement de notre société, ce qui entraîne d'énormes pertes économiques.

Par ailleurs, les autoroutes forment la colonne vertébrale de notre réseau routier, puisqu'un tiers environ du trafic routier se déroule sur les autoroutes. Or, la statistique des accidents montre clairement qu'elles sont les routes les plus sûres, puisque moins de 10 % des accidents y ont lieu. Le risque d'être blessé sur une autoroute est trois fois plus faible que sur une route hors des localités et même sept fois plus faible que sur une route à l'intérieur d'une localité. Le réseau autoroutier est donc essentiel aussi bien pour la fluidité que pour la sécurité du trafic routier.

4. Sécurité des tunnels

La catastrophe qui s'est produite dans le tunnel du St-Gothard a mis en évidence, de manière tragique, l'utilité des tunnels à plusieurs galeries.

Selon une étude de l'ONU, il faut prendre en compte plusieurs critères avant de décider de construire un tunnel à une ou à plusieurs galeries. Ces critères sont les suivants : la densité du trafic, la sécurité, la longueur du tunnel et les données topographiques. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) en est d'ailleurs parfaitement conscient, puisqu'il a planifié, pour des raisons de sécurité, deux galeries pour le tunnel ferroviaire de base du Monte-Ceneri au Tessin. Ces deux galeries augmentent d'ailleurs le coût de l'ouvrage de quelques 650 millions de francs.

En appliquant logiquement ces mêmes critères aux tunnels routiers, il est évident qu'un deuxième tunnel routier doit être percé au St-Gothard. Si on compare la fréquence des accidents dans les tunnels à sens unique avec celle dans les tunnels à trafic bi-directionnel, on constate en effet que les premiers sont presque deux fois plus sûrs que les seconds (exemple : Seelisberg/St-Gothard). La longueur des tunnels est également un critère de décision essentiel.

En définitive, la construction d'un deuxième tunnel au St-Gothard s'imposera pour des raisons de sécurité. Raison pour laquelle le contre-projet " Mobilité sur mesure " permet la réalisation de cet ouvrage.

Il faut relever à ce propos que les travaux d'entretien entrepris dans les tunnels du Belchen et de Glion (ces deux tunnels possèdent deux galeries) montrent à l'évidence que ces interventions compromettent gravement la circulation. Au St-Gothard, un assainissement total entraînerait inévitablement un blocage de plusieurs mois de cette liaison routière, de loin la plus importante entre le nord et le sud du pays.

5. Légère adaptation de l'article sur la protection des Alpes

L'article sur la protection des Alpes, tel qu'il figure aujourd'hui dans la Constitution fédérale, exige le transfert de la route au rail du transit alpin de marchandises. Il interdit une augmentation de la capacité des routes de transit dans la région alpine.

Le principe de la protection des Alpes contre les nuisances du trafic de transit n'est pas remis en question par le contre-projet à l'initiative avanti (" Mobilité sur mesure "). Le transfert de la route au rail demeure acquis dans le cadre de l'accord bilatéral Suisse/UE sur les transports terrestres, approuvé par le peuple. Rappelons que cet accord sur les transports terrestres ouvrira les routes suisses aux camions de 40 tonnes (contre paiement de la pleine Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations/RPLP) dès 2007, c'est-à-dire au moment de la mise en service de la NLFA du Lötschberg.

Cependant, le contre-projet exige, en dérogation aux dispositions constitutionnelles en vigueur, que les goulets d'étranglement routiers existants et prévisibles – le tronçon au St-Gothard entre Amsteg et Airolo est expressément mentionné – soient éliminés, dans l'intérêt de la sécurité routière et de la protection de l'environnement. En ce sens, il appartiendra au Parlement élu par le peuple de décider quand il faudra éliminer le goulet d'étranglement routier du St-Gothard.

6. Infrastructure du trafic d'agglomération

La mention expresse du trafic d'agglomération est un élément central du contre-projet. La Suisse compte aujourd'hui 50 agglomérations et cinq villes qui regroupent une population totale de 5,3 millions d'habitants. Une commune suisse sur trois est urbaine. 82 % de la totalité des emplois sont concentrés dans les agglomérations. Chaque région de notre pays compte plusieurs agglomérations. Dans la plupart de ces agglomérations, les problèmes de circulation s'aggravent de jour en jour.

De nombreuses agglomérations ont développé des projets pour répondre à la demande en matière de transport et pour décharger les localités. La réalisation de ces idées (trams, chemins de fer urbains, réseaux de bus, routes de contournement) se heurte le plus souvent à un manque de ressources financières. Grâce au soutien financier prévu par la Confédération (environ 300 à 350 millions de francs par an, soit environ 6 milliards de francs pour les 20 ans à venir), ces projets pourraient enfin être réalisés grâce à une partie du produit des taxes sur l'essence.

7. Fonds d'infrastructure

Aujourd'hui, la réalisation des projets d'infrastructure nationaux dans le domaine des transports est pilotée par le budget général de la Confédération.

Un fonds spécial (Fin-TP) a été constitué pour la construction des NLFA. Le contre-projet prévoit de créer, par analogie, un autre fonds d'infrastructure également soumis au frein à l'endettement. Ce fonds servira à financer l'achèvement des routes nationales, l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau autoroutier ainsi que la réalisation d'infrastructures du trafic d'agglomération.

Ce fonds serait alimenté au départ par la moitié du solde positif des recettes provenant des taxes sur l'essence (provisions), soit 1,7 milliards de francs à ce jour. En outre, il recevrait la part du produit des impôts routiers, qui, aujourd'hui déjà, est affectée à la construction des autoroutes. Chaque année, 1,5 milliard de francs reviendraient donc à ce fonds, dont 300 millions par an seraient affectés aux projets du trafic d'agglomération (contre environ 25 millions actuellement).

8. Mobilité et croissance économique

La mobilité et la croissance économique sont étroitement liées. C'est notamment à son infrastructure de transport que la Suisse doit son développement économique de ces dernières décennies. Le gouvernement, le Parlement, le peuple et les cantons en sont bien conscients : des voies de transport performantes sont indispensables à la prospérité de notre pays.

Une infrastructure qui touche constamment à la limite de sa capacité nuit à l'économie d'un pays. Il s'agit donc de trouver le bon équilibre entre les différents moyens de transport. Des routes et des voies ferrées ne disposant pas de la capacité nécessaire font perdre à l'économie des milliards de francs chaque année.

Voilà pourquoi les organisations économiques soutiennent également le contre-projet " Mobilité sur mesure ".

Conclusion

Le contre-projet “ Mobilité sur mesure ” mérite notre soutien, et cela pour les raisons suivantes :

- 1. Il ouvre la voie à une politique des transports globale en mentionnant de concert la route et le rail. Ces deux moyens de transport ont besoin d'une infrastructure performante.**
- 2. Il garantit que le réseau autoroutier sera enfin achevé et qu'il redeviendra performant grâce à l'élimination des goulets d'étranglement.**
- 3. Il offre la possibilité de résoudre les problèmes du trafic d'agglomération par des contributions fédérales.**
- 4. Il institue un fonds permettant un financement correct et raisonnable de ces infrastructures sur la base d'un programme de construction ; les usagers financent ainsi l'infrastructure de transport, sans avoir à payer de nouveaux impôts.**

Ils disent tous OUI à la mobilité le 8 février 2004 !

- Le Conseil fédéral et le Parlement**
- La Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (DTP)**
- La Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)**
- L'Union des villes suisses**
- L'union des transports publics**
- Les associations routières**
- Les organisations économiques**