

www.avanti-non.ch

Comité Avanti-Non, CP 8676, 3001 Berne, Tél. 031 318 66 50, Fax 031 328 82 01 mail@avanti-non.ch

NON AU CONTRE-PROJET AVANTI

Votation du 8 février 2004

Argumentaire

Novembre 2003

Table des matières

Intro	3
Contenu du contre-projet final (soumis à votation populaire le 8 février 2004).....	3
Le contre-projet enfonce des portes ouvertes	3
Arguments financiers.....	5
Le coût du contre-projet	5
60 milliards demandés pour le contre-projet	7
Augmentation du prix de l'essence :	7
30 centimes de plus par litre	7
30 milliards, cela représente quoi ?.....	8
L'état des finances fédérales	8
Le programme d'économie de la Confédération	9
Les effets négatifs sur les autres tâches de l'État	10
Contournement du mécanisme du frein à l'endettement	10
Le fonds de financement.....	10
Le financement pour le trafic d'agglomération.....	13
Les agglomérations et la nouvelle péréquation financière (RPT).....	16
Investissements rail/route.....	17
Arguments économiques.....	18
Les lobbies derrière l'initiative et le contre-projet Avanti	18
L'emploi.....	18
Le développement économique et la croissance du trafic routier	18
Les régions périphériques.....	19
Rentabilité des NLFA (Nouvelles transversales ferroviaires alpines du Gothard et du Lötschberg)	20
Arguments Environnement.....	21
Hausse des taux de CO2	21
Climat.....	21
Bruit	22
Pollution.....	22
Pollution dans les vallées alpines	23
Mobilité durable - Les contributions du PNR 41 «Transport et environnement»	24
Agriculture	25
Alpes.....	26
La protection de nos paysages et l'encouragement du tourisme	27
Respect pour le massif du Gothard !	27
Arguments Trafic.....	29
Quantité et fluidité du trafic	29
Consommation finale d'énergie.....	29
Sécurité sur les autoroutes.....	30
Entretien des routes nationales.....	31
Le trafic d'agglomération.....	31
Ferroutage du trafic de transit.....	33
Sécurité dans les tunnels	33
Assainissement du Gothard.....	34
Annexe : le texte soumis au vote final	35

<p>Intro Initiative Avanti et contre-projets</p>	<p>L'initiative Avanti a été déposée en 2000 par le lobby routier (TCS, Association suisse des transports routiers (ASTAG), Routiers suisses, Union pétrolière, Union suisse des arts et métiers (USAM), etc.) et demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la construction d'une 2^{ème} galerie au tunnel du Gothard et par-là, suppression de l'article de protection des Alpes (initiative des Alpes) ; - L'élargissement à 6 pistes de l'autoroute A2 entre Erstfeld et Airolo (rampes d'accès au Gothard) ; - L'élargissement à 6 pistes de l'autoroute A1 entre Lausanne et Genève et entre Berne et Zurich. <p>Cette initiative a fait l'objet d'un premier contre-projet du Conseil fédéral qui estimait nécessaire d'agir de manière ciblée sur certains tronçons du réseau suisse (appelés goulets d'étranglement) mais qui considérait comme inutile un 2^{ème} tube au Gothard. Le Parlement n'en a pas voulu et propose aujourd'hui un texte extrême.</p> <p>L'initiative a finalement été retirée en octobre 2003 en faveur de ce deuxième contre-projet qui va encore plus loin que ce que demande l'initiative. La preuve, s'il en faut, que celui-ci exauce les vœux les plus chers des initiants...</p>
<p>Contenu du contre-projet final (soumis à votation populaire le 8 février 2004)</p>	<p>Ce contre-projet va encore plus loin que l'initiative. Il prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'inscription d'une exception à l'article sur la protection des Alpes pour l'élargissement du tronçon Amsteg - Airolo (2^e tube au Gothard) ; - la création d'un fonds de financement juridiquement dépendant de la Confédération mais doté d'une comptabilité propre. Ce fond serait alimenté par les impôts sur les huiles minérales et sur la vignette autoroutière ; - l'achèvement du réseau des routes nationales ; - l'augmentation de la capacité du réseau des routes nationales ; - une disposition en faveur du trafic d'agglomération pour le développement d'infrastructures routières et ferroviaires. <p>Estimation du coût total (par le comité Avanti-Non) = 30 milliards de francs soit, 30'000'000'000 frs.</p>
<p>Le contre-projet enfonce des portes ouvertes</p>	<p>Le contre-projet prévoit des dispositions qui existent pourtant déjà dans la loi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'interdiction de rouler de nuit et le dimanche pour le trafic lourd (camions) et - l'achèvement du réseau des routes nationales conformément à la liste prévue (Valais et Jura). <p>Ce contre-projet pose problème :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. au niveau du financement (explication détaillée au paragraphe

	<p>« <u>Finances</u> ») ;</p> <ol style="list-style-type: none">2. au niveau démocratique (explication détaillée au paragraphe « <u>Alpes</u> », 1 seule voix pour plusieurs objets) ;3. au niveau politique (explication détaillée au paragraphe « <u>Le trafic d'agglomération</u> »).
--	---

Arguments financiers

Le coût du contre-projet
Au moins 30 milliards pour la construction de routes

Le montant des investissements prévus dans le contre-projet du Parlement n'y est pas mentionné explicitement. Ce chiffre n'a en effet jamais été articulé lors du débat aux Chambres, personne n'ayant ni établi la liste des projets, ni calculé le coût de l'ensemble des projets. Cette somme a été déterminée dans une étude mandatée par nos soins, faisant l'inventaire de tous les tronçons concernés (cf. carte « Projets suisses de construction routière d'ici 2023 ») et se basant sur les estimations contenues dans le contre-projet du Conseil fédéral.

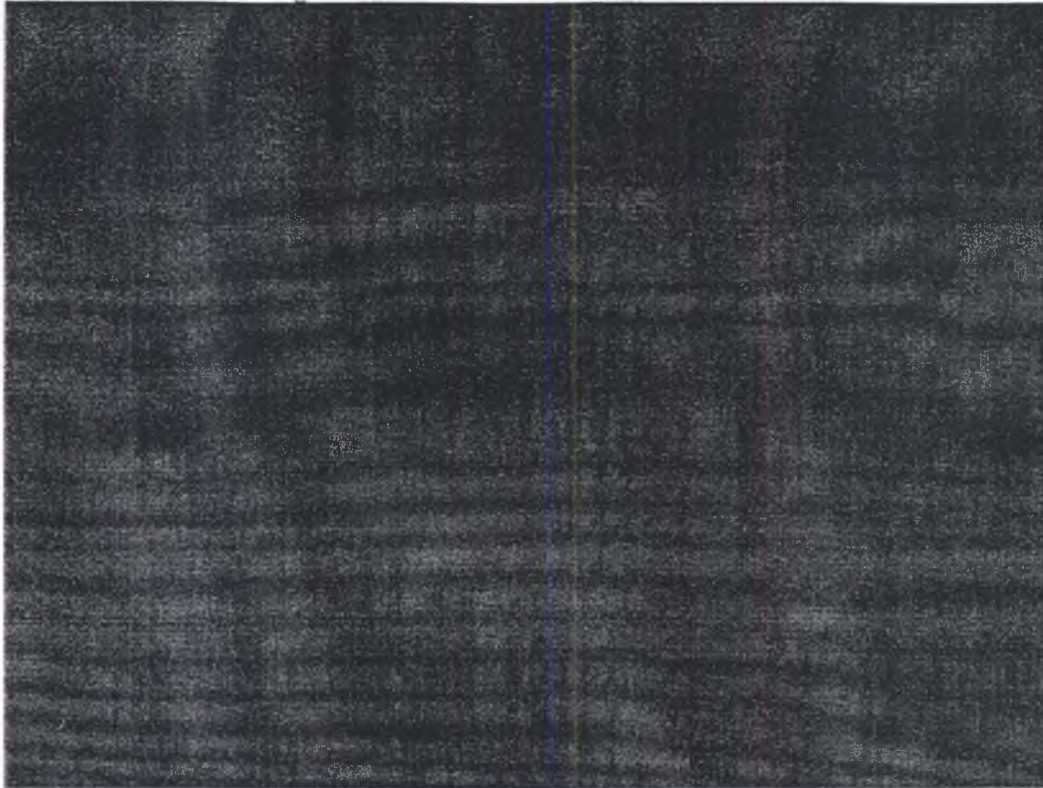
Travaux prévus dans le contre-projet	Source	Coûts
Achèvement du réseau des routes nationales		18 Mia. Frs
Programme de 1 ^{ère} priorité	Contre-projet	8,3 Mia. Frs
Programme de 2 ^{ème} priorité	Contre-projet	2,9 Mia. Frs
Programme de 3 ^{ème} priorité	Contre-projet	4,3 Mia. Frs
<i>Trafic d'agglomération (300 mio./année).</i>		6 Mia. Frs
Total sans le trafic d'agglomération		33,5 Mia. Frs
Total avec le trafic d'agglomération		39,5 Mia. Frs

Note explicative pour le tableau ci-dessus:

Voir carte « Goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales en 2020 » montrant les tronçons de 1^{ère}, 2^e et 3^e priorité (analyse du contre-projet du Conseil Fédéral) p.6

Ce tableau montre que la somme de 30 milliards est le montant minimum avec lequel il faut compter - dans le cas où l'on ne construit que les projets de 1^{ère} priorité par exemple. Mais si le lobby routier réussit à maintenir la pression sur le Parlement, ce contre-projet nous coûtera bien plus que 30 milliards.

Carte Goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales en 2020



Légende:

Limite de capacité (>105%) dépassée >50h/an
Scénario BAS, TIM +24% sur les autoroutes
sans surcharges saisonnières (1^{ère} priorité)

Limite de capacité approx. atteinte (>100%)
Scénario BAS, TIM +24% sur les autoroutes
sans surcharges saisonnières (2^{ème} priorité)

Limite de capacité (>100%) dépassée >50h/an
Scénario Haut, TIM +40% sur les autoroutes
ou surcharges saisonnières (3^{ème} priorité)

Routes nationales

Source : Message du conseil fédéral sur l'initiative populaire « Avanti » du 15 mai 2002

<p>60 milliards demandés pour le contre-projet</p>	<p>En effet, d'autres chiffres ont déjà été articulés. Le responsable de la campagne pro-Avanti du TCS, Patrick Éperon, a articulé, lors d'une interview, le chiffre de 60 milliards :</p> <p>[...Jusqu'à 3 milliards par an seront affectés au fonds (ndlr. de financement) : « Sur vingt ans, cela ferait 60 milliards, soit l'équivalent de 4 projets comme les NLFA » (ndlr. Transversales ferroviaires alpines actuellement en construction) s'enthousiasme Patrick Éperon...], (in Le Temps, édition du 18.10.2003).</p> <p>Comparaison intéressante : la construction du réseau national de 1960 à 2000 a demandé une somme de 48 milliards Frs. (41 mia par la confédération et 7 mia par les cantons).</p>
<p>Augmentation du prix de l'essence : 30 centimes de plus par litre</p>	<p>Le contre-projet Avanti, s'il était accepté, aura des conséquences financières certaines au niveau des taxes sur les huiles minérales et en particulier sur l'essence.</p> <p>Selon Rudolf Dieterle, directeur de l'Office fédérale des routes (Ofrou) les projets du contre-projet Avanti seront financés avec les recettes de l'impôt sur les carburants à raison de 1,5 milliard sur 20 ans, donc un total de 30 milliard de francs (conférence de presse du 25 novembre 2003). Selon le comité Avanti-non, Avanti génère des coûts globaux de 39,5 milliards de francs. Il en ressort un déficit de 9,5 milliards. Il n'y aura donc pas d'autre moyen que d'augmenter massivement le prix de l'essence.</p> <p>Monsieur Klaus Dirlewanger, président de l'Union des entreprises suisses de construction de routes (VESTRA), estime qu'il faudra augmenter de 30 centimes le prix du litre d'essence. Avanti propose de construire de nouvelles routes pour plus de 30 milliards de francs, sans prendre en compte la situation financière déjà précaire de l'entretien des infrastructures existantes. « L'entretien des routes est indispensable mais les moyens mis à disposition pour l'accomplir sont insuffisants. » (interview parue dans NNZ am Sonntag, édition du 2 novembre 2003).</p> <p>Une pareille augmentation du prix de l'essence toucherait l'ensemble des automobilistes de notre pays, indépendamment des infrastructures routières dont ils bénéficient (ou espèrent bénéficier un jour) dans leur canton.</p> <p>Un autre écueil d'Avanti concerne la question de l'assainissement des routes, en particulier leur assainissement phonique. Si la priorité est donnée à la construction, les investissements jusqu'ici consentis pour des mesures d'assainissement passeront à la trappe. Les nuisances ressenties par de nombreuses personnes ne perdront pas de leur intensité, au contraire !</p>

30 milliards, cela représente quoi ?

30'000'000'000 de francs c'est beaucoup d'argent, tellement même qu'il est très difficile de se représenter la somme ou son équivalent en biens. Voici un petit essai de comparaison :

- Avec 30 milliards, on pourrait libérer les familles des primes d'assurance maladie pour tous les enfants de Suisse pendant 20 ans. (prime moyenne de 67.--/mois/enfant multiplié par 1'664'685 enfants vivant en Suisse en 2002)

Source : office fédéral de la statistique, Neuchâtel

- Avec 30 milliards, on pourrait rembourser le quart de la dette de la Confédération (à ce jour de 122 milliards) et éviter un programme d'économies qui touche les retraités, les jeunes et les familles.

- Avec 30 milliards, on pourrait assurer l'entretien de nos routes et autoroutes durant 40 ans!

Sur la base du budget actuel de la Confédération : 500 millions/an

- Avec 30 milliards, on pourrait avoir des abonnements demi-tarif pour les transports publics pour tous les habitants de Suisse durant 46 ans!

Sur la base d'un abonnement demi-tarif des CFF à 350.- (valable 3 ans) offert à toutes les personnes adultes vivant en Suisse, soit 5'727'749 personnes.

- Avec 30 milliards, on pourrait financer assez de places d'apprentissage pendant 42 ans!

Coût brut d'un apprentissage d'une durée moyenne de 3 ans : 78'000.--

Enfin, avec 30 milliards, on pourrait économiser ces 30 milliards de francs pour assurer l'avenir de la Suisse.

L'état des finances fédérales

L'état des finances fédérales n'est pas bon. La dette de la Suisse s'élève actuellement à 122 milliards de francs (avec une augmentation de 20 milliards entre 1999 et 2002), et coûte donc au contribuable des intérêts de 6 milliards par an.

Reprenons les paroles de l'UDC, parti pourtant très favorable au projet Avanti¹:

"Avec une charge d'intérêt qui a augmenté de 200 millions depuis la même année de référence, pour atteindre les 3,75 milliards par an actuellement, il ne sera tout simplement plus possible que notre État fédéral puisse continuer à assumer les missions de base que le peuple et la constitution lui ont confiées. Pour le surplus nous ne devons pas oublier que nous traversons une période où le taux d'intérêt est favorable. Une augmentation de 1% de ce taux entraînerait un accroissement de 1,2 milliards de charge.

Les effets pervers de cette situation commencent d'ailleurs à se faire sentir. Le paquet de mesures d'économies que l'UDC soutient, est une mesure nécessaire à l'assainissement de nos finances, mais démontre bien que la Confédération s'engage dans beaucoup trop de missions qui ne sont pas obligatoires

¹ www.udc-vd.ch

www.avanti-non.ch

constitutionnellement, pour devoir par la suite procéder à des coupes à la tronçonneuse. Si le parlement et le Conseil fédéral avaient suivi la ligne financière que l'UDC préconise depuis de nombreuses années, nous n'en serions jamais arrivés là."

Le programme d'économie de la Confédération

Pour endiguer l'accroissement des charges financières de la Confédération, le Parlement a édicté un programme d'économies budgétaires touchant les domaines suivants :

	maximum	minimum
Asile	137	137
Coopération au développement /DDPS /Promotion de la paix	870	870
Formation et recherche	378	214
AI	122	122
Logement	234	234
Routes nationales : construction et entretien	500	500
FTP: réduction de l'apport de la RPLP	325	0
Convention prestations CFF	236	236
Protection de l'environnement	51	51
Agriculture	240	210
Énergie	45	25
Total	3138	2599

Effets du Programme d'économies 03 du Conseil Fédéral : projets de coupes budgétaires (en millions de CHF) pour la période 2004-2006. (état au 31 octobre 2003)

Au moment même où l'on exige une économie de 80 millions par an dans le budget des CFF (pour un montant total de 236 millions), des coupes pour Rail 2000 et les NLFA à hauteur de 110 millions, le budget de la construction routière serait augmenté de 400 millions supplémentaires en cas d'acceptation du contre-projet.

Le programme d'économies touche sévèrement les transports publics :

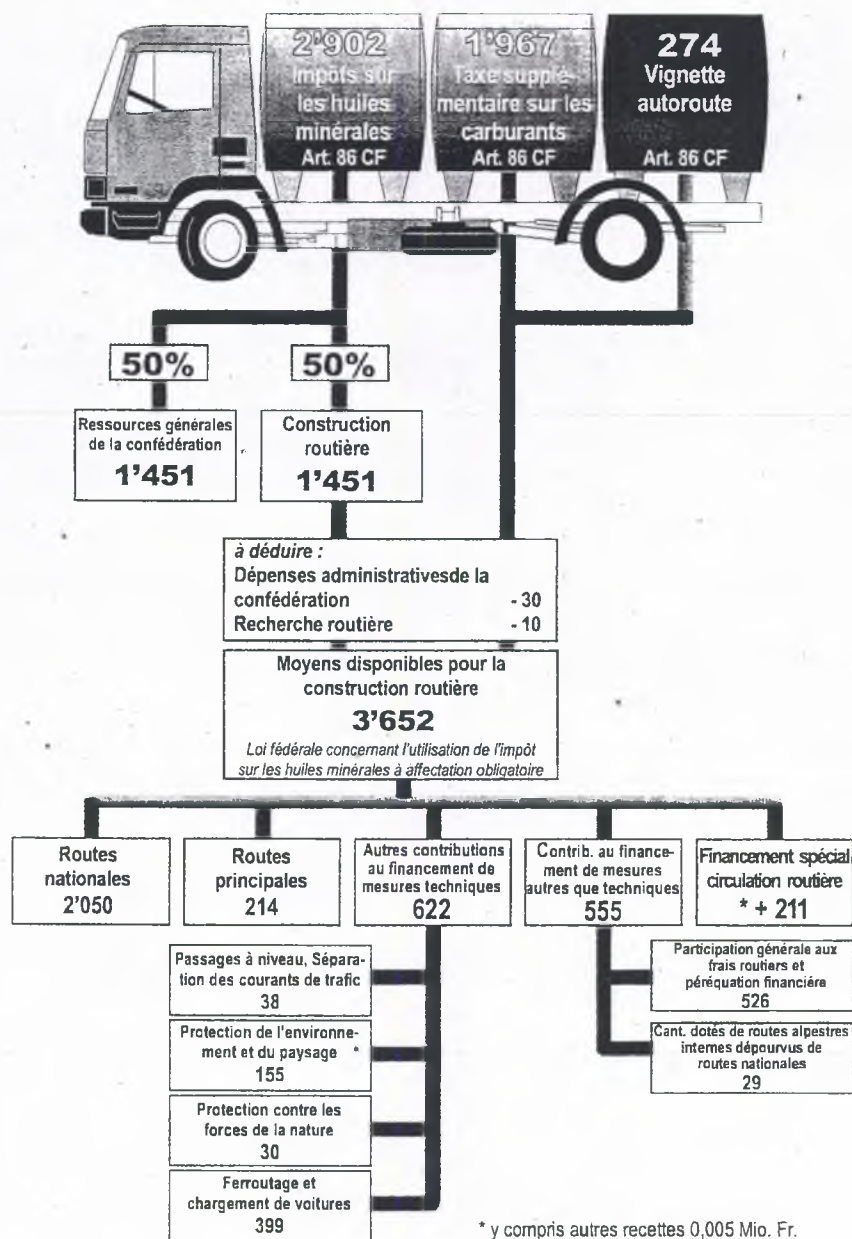
- Dans le cadre d'un deuxième paquet fiscal, le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger a annoncé un « renoncement à la deuxième étape de Rail 2000 », alors que le peuple s'était déjà prononcé en sa faveur. Ce programme d'investissements dans le domaine ferroviaire aurait pour priorité les grandes agglomérations.
- La Conseillère fédérale Ruth Metzler a bloqué les 300 millions de francs de contributions fédérales promis pour favoriser des transports publics accessibles aux personnes handicapées.
- A Genève, les 500 millions promis par la Confédération pour la construction du réseau RER sont à leur tour remis en question.

	<p>Le contre-projet à Avanti ne permet pas d'assurer le versement de ces sommes. Au contraire : la claire orientation de ce programme de construction routière accroît la menace sur les investitions en faveur des transports publics.</p>
<p>Les effets négatifs sur les autres tâches de l'État</p>	<p>Ce contre-projet, en prévoyant de telles dépenses, met en danger les autres tâches importantes de l'État. En effet, dépenser 30 milliards pour les routes, c'est autant d'argent qui n'ira pas à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'AVS et l'AI • la formation et la recherche • l'assurance maladie • au logement • l'entretien des routes • la protection contre le bruit • etc. <p>Ces domaines feront sûrement les frais des futurs débats budgétaires au Parlement. La pression pour de nouvelles économies va augmenter fortement, et ce parce que le mécanisme du frein à l'endettement devra être encore renforcé, comme l'a souhaité le peuple suisse.</p>
<p>Contournement du mécanisme du frein à l'endettement</p>	<p>Bien qu'officiellement soumis au frein à l'endettement, le fonds de financement du contre-projet "Avanti" bénéficiera de "passe-droits" financiers (voir aussi ci-près « <u>Le fonds de financement</u> »):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le premier versement de 1,7 milliard dans le fonds (somme représentant la moitié du fonds "circulation routière" déjà existant) n'y est pas soumis. - Le texte du contre-projet prévoit d'octroyer tout pouvoir de décision financière au Parlement. Celui-ci pourra ainsi décider à l'envi d'alimenter le fonds routier tout en opérant des coupes sombres ailleurs.
<p>Le fonds de financement</p>	<p>C'est le point qui différencie l'initiative du contre-projet : l'initiative, en effet, ne prévoyait aucune disposition assurant le financement des projets de construction. Le contre-projet, lui, garantit le financement de l'ensemble des projets selon le modèle suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un fonds juridiquement dépendant de la Confédération et doté d'une comptabilité propre. - Ce fonds est alimenté par la moitié des ressources du financement spécial "circulation routière" à titre de premier apport. Le fonds "circulation routière" existe déjà et est alimenté par les taxes sur les huiles minérales. Le premier apport, d'un montant de 1,75 milliard de francs, ne sera pas

soumis au frein à l'endettement. En d'autres termes, pour effectuer ce premier versement dans le nouveau fonds, l'État devra s'endetter, ce qui entraînera un renforcement du frein à l'endettement sur les autres budgets de la Confédération.

- Le fonds « Avanti » sera ensuite alimenté annuellement par une partie du produit net des taxes sur les huiles minérales. Le montant de ces apports (environ 1,2 mia par an) sera décidé par l'Assemblée fédérale et non pas par le Conseil Fédéral. C'est donc un chèque en blanc laissé au Parlement. Il est d'ailleurs fort probable qu'une augmentation de la taxe sur les huiles minérales sera nécessaire.
- L'idée d'un tel fonds s'inspire soi-disant du fonds FTP (fonds d'investissement pour les transports publics). Mais à la différence de celui-ci, les projets de construction du contre-projet Avanti ne sont pas précisément définis : ni dans leur nombre, ni dans leur taille, ni dans le temps. Juste un grand flou...

Utilisation des recettes affectées au domaine routier en mio. frs. 2001



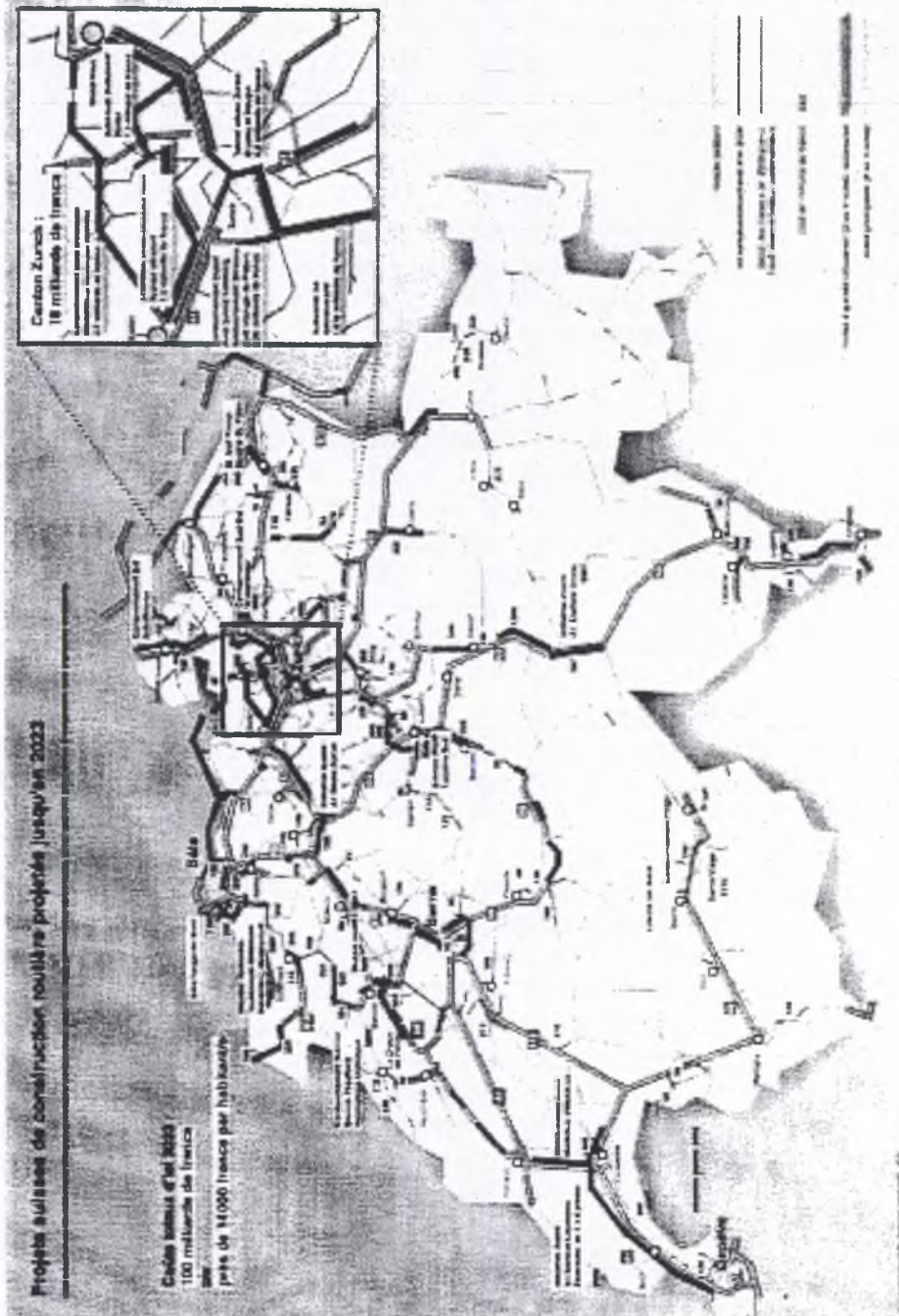
Le schéma ci-dessus montre que, si de la moitié de l'argent qui est encaissé actuellement pour le domaine routier part pour l'alimentation du fonds de financement des projets du contre-projet, il va y avoir un manque d'argent pour la protection contre le bruit et d'autres mesures. Une augmentation de la taxe sur les huiles minérales sera donc nécessaire afin d'accomplir toutes ces tâches.

La réalisation du réseau prévu de routes nationales (sans le deuxième tunnel au Gotthard et sans les projets tels que ceux proposés dans l'initiative Avanti) coûtera, ces 20 prochaines années, environ 20 milliards de francs. Quelque 30 ou 40

	<p>milliards de francs seront dépensés par les cantons pour de nouvelles routes cantonales ou nationales, et 8 milliards par les communes. L'attention doit donc se porter non seulement sur les routes nationales mais également sur les autres routes: les cantons et communes utilisent aujourd'hui une grande partie de leur argent à la construction de routes cantonales et communales. L'extension forcée des routes de contournement génère, de facto, un réseau de routes rapides qui rendent les transports routiers beaucoup plus attrayants.</p>
<p>Le financement pour le trafic d'agglomération Un su-sucre pour obtenir les voix des citoyens urbains</p>	<p>Les défenseurs du contre-projet Avanti insistent beaucoup sur le "plus" qu'apporte ce projet pour les agglomérations. Selon la proposition de modification de l'art.197 2c, les agglomérations devraient pouvoir obtenir des aides au développement des infrastructures ferroviaires et routières pour résoudre leurs problèmes spécifiques d'engorgement. Or, seuls des projets non déjà soutenus par une aide fédérale seront concernés. Exit des projets comme le M2 ou le CEVA qui bénéficient déjà de subventions fédérales. De plus, la clé de répartition entre infrastructure routière et ferroviaire n'étant pas réglée par ce texte, comment seront donc choisis les projets pouvant être subventionnés? Il règne dès lors un flou sur lequel les défenseurs du contre-projet surfent à l'envi.</p> <p>Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) se réjouit du fait que le contre-projet permette aussi de subventionner des RER (Réseau Express Régional). Mais la double subvention est exclue : si une ville reçoit une contribution du fonds d'infrastructures, elle perd les autres subventions fédérales et inversement. Exemple : Le Metro M2 de Lausanne – qui figure dans la liste du DETEC (voir ci-dessous)! - ne recevra rien du tout, parce qu'il est déjà subventionné par la caisse provisoire de la loi sur les chemins de fer et parce que les travaux seront déjà avancés lors de l'entrée en vigueur du fonds (2006-07 ?). Comme le confirme le spécialiste du financement routier au département des finances, M. P.-A.Meyrat « la liste du DETEC est purement illustrative ! »</p> <p>Au niveau du financement des infrastructures dans les agglomérations, aucun chiffre n'est mentionné dans le contre-projet mais la somme de 300 millions a été articulée à maintes reprises lors des débats aux Chambres. Il existe, en effet, un programme fédéral qui prévoit d'octroyer des subventions pour les agglomérations à hauteur totale de 300 millions par an. En Suisse, il y a 55 agglomérations. Il existe un risque évident que ces fonds soient "phagocytés" par certains cantons (comme Berne et surtout Zurich) au détriment du reste du pays. On sait en effet, que le canton de Zurich possède, dans les tiroirs de son administration, des projets routiers d'agglomération pour un total de 17 milliards. Que restera-t-il aux autres et aux transports publics?</p>

Répartition entre les cantons des investissements (en milliard de francs) prévus pour les prochains 20 ans (source : Rétro-traffic)		
Cantons	Routes nationales et cantonales	Routes nationales
ZH	17.0	11.8
BE	8.8	6.2
VD.	5.1	3.9
LU	3.9	2.2
Total	34.8	24.1
% sur l'ensemble de l'investissement en Suisse	50.5%	62.5%

Carte « Projets suisses de construction routière projetés jusqu'en 2023 »



Source: Rétro-Trafic

www.avanti-non.ch

Comité Avanti-Non, CP 8676, 3001 Berne, Tél. 031 318 66 50, Fax 031 328 82 01 mail@avanti-non.ch

Autre variante possible: 150 mio de francs par an pour les transports publics dans les villes. Un aperçu des investissements prévu pour les RER (réseau express régional) et les trams démontre rapidement que l'espoir des villes de couvrir ne serait-ce que la moitié des coûts impliquée grâce au fonds d'infrastructures restera vain. Le DETEC propose une liste de projets dont la réalisation coûterait au total 2,765 milliards de francs. Si l'on rajoute à ces projets - prêts pour la construction dès 2006 - les RER non chiffrés de St. Gall, de Lucerne et d'autres projets non mentionnés, on arrive à un besoin financier de 4 milliards environ, dont 2 milliards au maximum à charge de la Confédération. A disposition dans le fonds : au maximum 150 mio par année. Le décalage est manifeste.

Soit on financera seulement quelques grands projets pour lesquels les grands centres entreront en concurrence, et il ne restera rien pour la majorité des agglomérations. Soit on appliquera la politique du saupoudrage, et les centres ayant des problèmes urgents à résoudre comme Zurich, Berne, Bâle, Lausanne et Genève devront financier eux-mêmes la quasi-totalité de leurs projets.

Le contre-projet ouvre une brèche dans le financement routier: pour la première fois, la Confédération ne financerait plus seulement des routes principales, mais participerait au financement du réseau routier à l'intérieur des villes. Le TCS a déjà proclamé que la moitié des subventions versées aux agglomérations devraient être destinée aux routes. Le programme de bétonnage Avanti doit-il vraiment couvrir nos cités ? Les transport publics urbains ne méritent-ils pas d'être davantage soutenus ?

Un autre problème a déjà été soulevé : le fonds ne financera que la construction d'infrastructures mais ne dégagera par un franc pour leur entretien et leur exploitation (voir chapitre « Entretien des routes nationales »).

Il est donc fallacieux de mettre l'accent sur les améliorations apportées aux agglomérations par ce contre-projet alors que les fonds prévus ne sont que des "peanuts" (300 millions) au regard de la somme totale que coûtera ce contre-projet (minimum 30 milliards). Les villes doivent-elles accepter des investissements faramineux (2^e tube au Gothard, élargissement des autoroutes) pour espérer obtenir une petite aide de l'État pour le développement de leurs transports publics? Le Parlement décidera quelle partie des moyens de la caisse du financement routier alimentera le fonds d'infrastructure. Les 1.5 milliards de francs annuels évoqués ne sont pas garantis du tout, et il est encore moins sûr qu'un cinquième du montant total soit attribué au trafic d'agglomération.

**Les
agglomérations et
la nouvelle
péréquation
financière (RPT)**

La Confédération doit participer financièrement au trafic d'agglomération, c'est incontestable. Dans cette optique, il faut élargir l'affectation de l'impôt sur les carburants et de la vignette pour permettre ce financement (selon l'art. 86 de la Constitution fédérale). Cette disposition ne figure pas seulement dans l'arrêté Avanti. On la retrouve, avec une formulation quasi-identique, dans le projet de la nouvelle péréquation financière (RPT), en tant que texte définitif et pas seulement comme disposition transitoire tel qu'il figure dans le projet Avanti:

Art. 86, al. 3, let. B, b_{bis}, c, e et f

3 Elle affecte la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants et le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales au financement des tâches et des dépenses suivantes, liées à la circulation routière: (...)

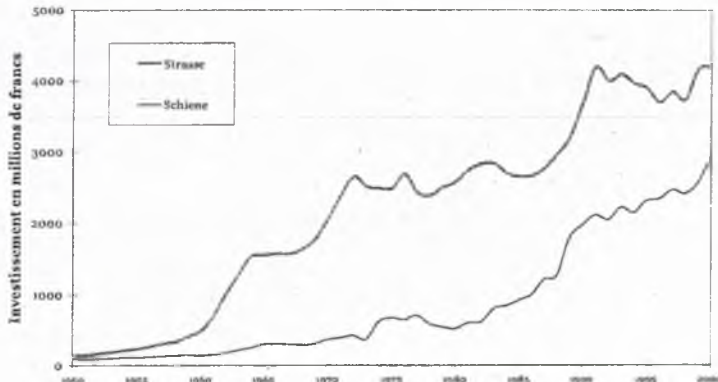
b_{bis}. mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations;

Ce projet de péréquation financière a été approuvé par le Parlement le 3 octobre 2003 et sera soumis à la votation populaire probablement en 2004-05. Certes, dans ce cadre, on pensait à des contributions de l'ordre de grandeur de 40 millions seulement, et pas 300 millions comme le contre-projet le sous-entend. Si le contre-projet Avanti est rejeté, avec une forte majorité dans les villes, on pourrait exiger qu'une partie nettement plus grande de l'impôt sur les huiles minérales soit réservée pour les agglomérations.

Mieux encore : lors de la session de décembre 2003, des membres du PS ainsi que le Conseiller aux Etats uranais Stadler déposeront des propositions visant un élargissement de l'affectation de ces taxes en faveur des agglomérations dans un arrêté séparé, ce qui irait plus loin encore que le contre-projet et que la RPT. Un tel arrêté aura d'excellentes chances de remporter l'accord de la population dont, n'oublions pas, le 70 % habitent dans les régions urbaines.

En cas de refus de l'arrêté Avanti, les villes disposeront de davantage de moyens issus de l'impôt sur les huiles minérales, parce qu'on ne devra pas les déboursier pour des autoroutes surdimensionnées et un deuxième tunnel au Gothard parfaitement superflu !

Actuellement, pour pouvoir réserver aux transports publics une part du produit de la taxe et de la sur-taxe "huile minérale" (affecté aux routes à raison de 50%, respectivement 100%), il faudrait modifier la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales (selon le DETEC, documentation du 6.11.03). Or, une telle modification est soumise à référendum. Si d'aventure cette modification était demandée, les milieux routiers risqueraient bien de lancer le référendum de manière à se garantir un maximum de moyen pour la route. Dans le même temps, rappelons que le programme de détail de construction routière est, lui, soustrait au référendum ! Ainsi, en cas d'acceptation, on risque bien d'avoir le contre-projet "Avanti" amputé de la possibilité de financer réellement les infrastructures ferroviaires...

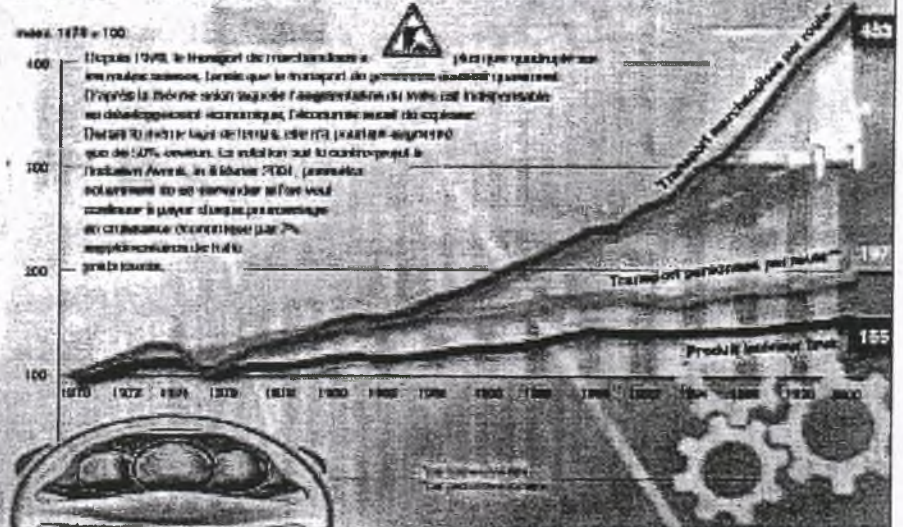
	<p>Cela démontre bien que le contre-projet ne va pas dans le bon sens pour soutenir vraiment les transports publics, alors que tout est fait pour garantir à la route son statut privilégié.</p>																																				
<p>Investissements rail/route</p>	<p>Il est vrai que ces dernières années beaucoup d'argent a été investi dans le domaine du rail (NLFA, Rail 2000), mais si on compare les investissements rail/route, on voit que depuis 1950, les investissements pour la route sont largement supérieurs à ceux pour le rail.</p> <p style="text-align: center;">Comparaison des investissements rail/route</p>  <table border="1" data-bbox="654 672 1372 1052"> <caption>Approximate data from the investment comparison graph</caption> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Strasse (Millions of Francs)</th> <th>Schiene (Millions of Francs)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1950</td><td>~100</td><td>~50</td></tr> <tr><td>1955</td><td>~300</td><td>~100</td></tr> <tr><td>1960</td><td>~600</td><td>~150</td></tr> <tr><td>1965</td><td>~1500</td><td>~250</td></tr> <tr><td>1970</td><td>~1800</td><td>~300</td></tr> <tr><td>1975</td><td>~2500</td><td>~400</td></tr> <tr><td>1980</td><td>~2500</td><td>~500</td></tr> <tr><td>1985</td><td>~2800</td><td>~800</td></tr> <tr><td>1990</td><td>~3500</td><td>~1200</td></tr> <tr><td>1995</td><td>~4000</td><td>~1800</td></tr> <tr><td>2000</td><td>~4200</td><td>~2800</td></tr> </tbody> </table>	Year	Strasse (Millions of Francs)	Schiene (Millions of Francs)	1950	~100	~50	1955	~300	~100	1960	~600	~150	1965	~1500	~250	1970	~1800	~300	1975	~2500	~400	1980	~2500	~500	1985	~2800	~800	1990	~3500	~1200	1995	~4000	~1800	2000	~4200	~2800
Year	Strasse (Millions of Francs)	Schiene (Millions of Francs)																																			
1950	~100	~50																																			
1955	~300	~100																																			
1960	~600	~150																																			
1965	~1500	~250																																			
1970	~1800	~300																																			
1975	~2500	~400																																			
1980	~2500	~500																																			
1985	~2800	~800																																			
1990	~3500	~1200																																			
1995	~4000	~1800																																			
2000	~4200	~2800																																			

Arguments économiques

<p>Les lobbies derrière l'initiative et le contre-projet Avanti</p>	<p>Les lobbies soutenant ces deux objets sont nombreux. Citons pêle-mêle les organisations membres du comité d'initiative :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le lobby routier (TCS, ACS, Association des Importateurs d'automobiles Auto-Suisse, Salon de l'auto, Union professionnelle suisse de l'automobile) ; - le lobby des transporteurs routiers (ASTAG, Fédération routière suisse, Les Routiers suisses, Société suisse des entrepreneurs, Le Centre Patronal) et des transporteurs comme Ulrich Giezendanner (d'ailleurs auteur de l'initiative parlementaire pour un 2^{ème} tube au Gothard) ; - le lobby du pétrole (Union pétrolière) ; - le lobby des consortiums de la construction (Union suisse des arts et métiers, Centre patronal), ainsi que des privés qui ont des intérêts particuliers dans les entreprises de construction routière : Gerold Buhner, Claude Frey, H.W. Widrig, Hans Hofmann. <p>Tout le monde reconnaît le pouvoir de certains lobbies au Parlement (agriculture, assurances, ...) mais n'oublions pas celui, plus discret mais non moins efficace, de la route.</p>
<p>L'emploi Deux fois moins d'emplois que pour le logement</p>	<p>Les grands investissements sont générateurs d'emplois et permettent souvent de relancer l'économie d'un pays ou d'une région. Cependant, il est important de souligner que la construction de grandes infrastructures routières (tunnels, ponts, tronçons) n'est pas un grand générateur d'emplois en rapport aux sommes investies. Ces travaux sont le plus souvent réalisés par des machines et non par des hommes. A somme égale, la construction de bâtiments (logements par exemple) génère deux fois plus d'emplois que la construction routière.</p> <p>De plus, la construction de bâtiments donne du travail à beaucoup de petites et moyennes entreprises suisses du second œuvre. Oui, il faut investir pour créer des emplois, relancer la consommation et par-là l'économie, mais investissons dans les secteurs qui créent le plus d'emplois.</p>
<p>Le développement économique et la croissance du trafic routier</p>	<p>Depuis 1970, le transport de marchandises a plus que quadruplé sur les routes suisses, tandis que le transport de personnes doublait quasiment. D'après la théorie selon laquelle l'augmentation du trafic est indispensable au développement économique, l'économie aurait dû exploser. Durant le même laps de temps, elle n'a pourtant augmenté que de 50% environ.</p>

Les transports dopent l'économie : une belle légende

Le développement économique et la croissance du trafic routier suisse en comparaison



Les régions périphériques

La plupart des cantons connaissent des difficultés à financer leurs grandes infrastructures de transport. Et l'explosion de la mobilité pose des problèmes concrets dans les différentes régions. Chaque canton espère pouvoir bénéficier de la manne fédérale pour financer tout ou partie des projets liés aux transports, route ou rail. Pourtant, il est important de souligner que le contre-projet Avanti fera beaucoup de déçus. L'essentiel de l'argent ira à de gigantesques projets (tunnel au Gothard, autoroute A1 entre Berne et Zurich, etc...).

Il existe aussi un espoir dans le Jura ou le Valais par exemple, de voir garanti l'achèvement des derniers tronçons autoroutiers. Cette disposition, mentionnée dans le contre-projet "Avanti", permet de penser que ces chantiers seront inscrits en 1^{ère} priorité. Il ne faut pourtant pas oublier que le réseau des routes nationales (y compris dans les cantons du Jura et du Valais!) a été décidé en 1960 et que seules les régions périphériques n'ont toujours pas été contentées. Des reports de travaux et des coupes budgétaires retardent depuis près de 30 ans l'achèvement de ces travaux. Sachant que le Parlement aura les pleins pouvoirs, rien ne garantit qu'il considère cet achèvement comme 1^{ère} priorité.

Il en est de même avec la disposition en faveur des agglomérations. Elle pourrait apporter un peu "d'argent frais" aux régions, mais là encore, il faut être réaliste :

- seuls les projets non encore subventionnés par la Confédération pourront bénéficier de cette disposition (donc ni le M2 à Lausanne, ni le RER à Genève, ni le Pont de la Poya à Fribourg) ;

- soit l'argent prévu (environ 300 millions par année) sera "saupoudré" entre les 55 agglomérations de Suisse, ce qui

	<p>laissera une grande partie du financement des infrastructures de transport à la charge des cantons ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit l'argent ira aux grands projets des grandes agglomérations et l'entier de la somme filera directement dans les caisses zurichoises, qui cherchent un financement pour des projets routiers cantonaux à hauteur de 17 milliards ! (cf. carte Projets suisses de construction routière d'ici 2023). <p>En conclusion, il y a de fortes chances que les contribuables des petits cantons comme le Jura, Valais, Neuchâtel ou même Fribourg, ne fassent que payer encore davantage pour financer des routes à Zurich et un tunnel au Gothard!</p>
<p>Rentabilité des NLFA (Nouvelles transversales ferroviaires alpines du Gothard et du Lötschberg)</p>	<p>Le peuple suisse a décidé d'investir massivement dans la construction de ces deux lignes de chemin de fer traversant les Alpes. Il l'a fait dans l'optique de transférer vers le rail une grande partie du trafic marchandise aujourd'hui assumé par camions. La Suisse se trouvant dans une position centrale, c'est par ses routes que transitent la plupart des marchandises entre le sud et le nord de l'Europe. Des milliers de camions empruntent les autoroutes suisses pour se rendre de l'Italie vers l'Allemagne, de la Hollande vers la Grèce, etc... La construction - onéreuse - de ces lignes de chemins de fer doit permettre de délester nos routes et autoroutes de tous ces camions, qui gonflent le trafic et accroissent dramatiquement le risque d'accidents.</p> <p>L'Union Européenne a accepté cette décision et attend la mise en service des NLFA. Or si nous construisons un 2^{ème} tube au Gothard, nous émettons un signal dangereux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les camions étrangers n'auront plus aucune raison de traverser la Suisse par le rail car nous aurons élargi l'autoroute (A2) pour eux. Encore plus de camions sur les routes pour plus de bruit, de pollution et moins de sécurité. Les Uranais, les Tessinois et les Bâlois apprécieront! De plus, la rentabilité des NLFA sera directement menacée... à l'heure où l'on parle d'économies, c'est un comble! - Si le trafic marchandises n'est plus transféré sur le rail, comment rentabiliserons-nous nos coûteux investissements? Il faut être cohérent : achevons d'abord la construction des NLFA, rendons obligatoire le transport par rail de certaines marchandises non périssables en transit sur le sol suisse à prendre le train et, ensuite, constatons les effets d'une telle mesure sur le trafic. L'autoroute A2 a de fortes chances de retrouver sa fluidité, et ses riverains un peu plus de tranquillité.

Arguments Environnement

Les conséquences sur l'environnement dues au contre-projet de l'initiative Avanti seront réparties de façon équilibrée au niveau régional, avec une forte concentration sur les agglomérations.²

<p>Hausse des taux de CO₂ Protocole de Kyoto jamais atteint !</p>	<p>Le CO₂ est le gaz à effet de serre le plus important. Sa durée de vie dans l'atmosphère atteint 200 ans. Les émissions actuelles auront des effets sur plusieurs siècles.</p> <p>L'objectif de la loi sur le CO₂ stipule une diminution de 8%. Cet objectif est aujourd'hui loin d'être atteint. Les émissions de CO₂ liées aux carburants ont augmenté de 7% entre 1990 et aujourd'hui (15,5 millions de tonnes en 1990 et 16,5 en 2001). Si cette tendance se maintient, sans l'introduction d'autres mesures, les émissions augmenteront de 9% dans les prochains 20 ans, un chiffre qui pourrait passer à 11% si le contre-projet était accepté. Cette augmentation serait critique et ne permettrait en aucun cas de respecter les exigences de la loi sur le CO₂ et du Protocole de Kyoto.³</p> <p>Sur l'autoroute A2 au Tessin, il faut compter avec une augmentation des émissions des CO₂ de 34% entre 2001 et 2020⁴. Avec un deuxième tube au Gothard, les objectifs de l'ordonnance contre la pollution atmosphérique ne seront jamais atteints.</p> <p>En ratifiant le Protocole de Kyoto, la Suisse s'est engagée également au niveau international à réduire ses émissions de gaz à effets de serre. Ce n'est pas en élargissant les routes que nous pourrions tenir notre promesse.</p>
<p>Climat Un tiers des émissions des gaz à effet de serre proviennent du trafic routier.</p>	<p>C'est connu: les gaz à effet de serre, notamment le CO₂, réchauffent notre planète. Ce que l'on oublie, c'est que les particules émises par les véhicules diesel (fortement cancérigènes) ont également un effet réchauffant. Or, avec l'augmentation du trafic dû à l'élargissement des routes nationales, la quantité de ces particules augmentera en proportion.</p> <p>Une conséquence évidente de l'effet de serre : l'augmentation de la température. Depuis 1970, la température mondiale a augmenté de 0,5°C et, en Suisse, la moyenne régionale montre une augmentation de 1,5°C (OFEFP). Pour comparaison, une diminution de 5°C impliquerait le passage à l'ère glaciaire...</p> <p>Les conséquences de ces changements climatiques sont connues : glissements de terrain (par exemple à Brigue en 1993 ou dans le canton d'Uri en 1987), tempêtes (ex. Lothar en 1999) et chutes de</p>

² Etude de l'OFEFP: Initiative Avanti und Gegenvorschlag : Auswirkung auf die Umwelt, Enst Basler+Partner AG, 2002

³ Etude de l'OFEFP: Initiative Avanti und Gegenvorschlag : Auswirkung auf die Umwelt, Enst Basler+Partner AG, 2002

⁴ Aktualisierung der Konfliktanalyse und Monitoring der Periode 1998-2001, Abay & Meier, 2002

	pierres (cet été sur le Cervin).
<p>Bruit Le contre-projet assure davantage de bruit, là où les valeurs limites sont déjà dépassées et où une grande partie de la population suisse vit.</p>	<p>En Suisse, un tiers de la population est exposée à des nuisances sonores diurnes qui portent considérablement atteinte à leur bien-être (infarctus, dépression, manque de concentration,...). Et pas moins d'un quart d'entre elles souffrent d'émissions supérieures aux valeurs-limites adoptées par l'OPB (Ordonnance de protection contre le bruit). Selon les estimations de l'OFEP, la part des personnes souffrant de nuisances nocturnes est encore plus forte. 15'000 personnes habitent pas plus loin de 50 mètres d'une route à fort trafic (84'000 à moins de 200 mètres). Principale source de bruit: la circulation routière.</p> <p>Une étude mandatée par l'ATE fait une analyse de la situation actuelle qui est déjà catastrophique : 13 points de mesures sur 57 dépassent les valeurs limites d'immission, 7 points dépassent actuellement les valeurs d'alarme. Avec la réalisation de routes supplémentaires, 9 points de mesures vont dépasser la valeur limite d'immission d'ici 2020. Cette étude ne concerne pourtant que 57 points représentatifs choisis le long des autoroutes. Il est donc clair que si l'on considère l'ensemble du réseau, le dépassement des valeurs légales touchera de très nombreuses zones habitées.</p> <p>L'étude ATE confirme qu'avec l'élargissement du réseau routier proposé dans le contre-projet Avanti les valeurs d'immissions du bruit augmenteront jusqu'à 1,9 dB(A). Avec une telle augmentation, il faut s'attendre que le nombre de personnes touchées par des nuisances sonores augmente de 10-15 %. A noter qu'avec Avanti, la moitié du bruit sera engendrée par les poids lourds.</p> <p>En plus, les zones d'immission vont « s'agrandir » en passant de 10 à 50 mètres. Encore plus de personnes seront donc soumises à des nuisances sonores dépassant les valeurs limites édictées par la loi.</p> <p>Les mesures de protection contre le bruit ne sont pas toujours possibles, parfois par faute de place ou par souci de protection du paysage (par exemple sur la côte entre Lausanne et Genève). Autre fait surprenant : l'assainissement des zones à fort trafic sera retardé de 20 ans (révision de l'ordonnance sur la protection contre le bruit), faute de moyens disponibles...</p>
<p>Pollution Plus de camions, plus d'ozone et plus de particules fines cancérogènes</p>	<p>En une année, 3'300 personnes meurent en Suisse prématurément à cause de la pollution atmosphérique (5 fois plus que dans des accidents). A cela s'ajoutent 50'000 cas de bronchite chronique,...le tout pour 1,6 milliards de francs.</p> <p>Oxydes d'azote (NO_x), ozone (O₃) et particules fines(PM₁₀)</p>

Les valeurs limites d'oxydes d'azote (précurseurs de l'ozone) selon l'OPAir (Ordonnance sur la protection de l'air) ainsi que des particules fines sont déjà actuellement très souvent largement dépassées dans les villes, le long des grands axes, dans les agglomérations et même dans les zones rurales.

Valeurs 2001	Ozone, nombre d'heures >120 microg/m ³ (la moyenne horaire ne doit en aucun cas être dépassée plus d'une fois par année)	Ozone, moyenne horaire maximale en microg/m ³ (valeur limite 120)	PM10, No jours > 50 microg/m ³ (valeurs max. 1 jour par an)	PM10 moyenne annuelle en microg/m ³ (val. limite 20)
Villes :				
Lugano	589	266	78	37
Olten	312	218	8	19
Grenchen	300	190		
Lausanne	249	188	28	27
Montreux	253	229		
Morges	138	165	16	24
Genève	28	208	3	22
Agglo :				
Nyon	375	177		
Fribourg	205	168		
Yverdon	240	171		
Meyrin	160	195		
Genève	72	255	12	22
Rural :				
Chaumon	195	195	0	12
Anières	193	193	11	19
Chablais	207	207		
Evionnaz	191	191		
Saxon	198	198	15	24
Sion	185	185	17	25

Les réductions des émissions de NO_x le long de l'A2 au Tessin jusqu'en 2020 ne seraient que de 16% avec un deuxième tube au Gothard⁵. Cette réduction sera, sans deuxième tube, de 48%.

La diminution future des émissions de NO_x et de particules (due à une amélioration de la technique des moteurs et au renouvellement de la flotte actuelle) sera en partie annulée avec le contre-projet⁶.

L'augmentation du trafic lourd a des effets négatifs sur les habitants des régions alpines ainsi que sur l'environnement. La qualité de l'air, des sols et de l'eau est fortement détériorée par la présence de véhicules à moteur diesel. Ce carburant produit une quantité importante d'oxydes d'azote (NO_x), précurseurs de l'ozone estival, et de particules fines, responsables de changements climatiques et de cancers du poumon.

Pollution dans les vallées alpines

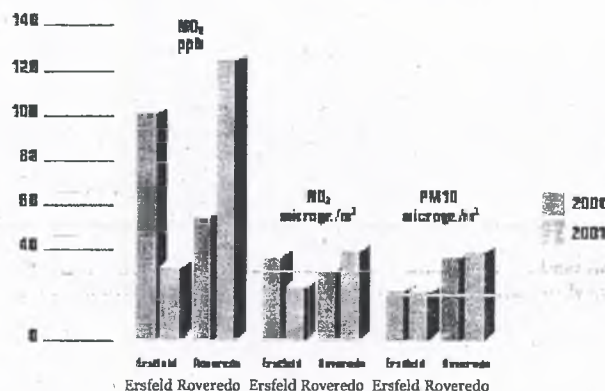
Les analyses menées par les offices de l'environnement des cantons concernés durant la fermeture du tunnel routier du Gothard le prouvent: la qualité de l'air et les nuisances sonores dans les vallées alpines sont fortement influencées par le passage

⁵ Etude de l'OFEFP: Initiative Avanti und Gegenvorschlag : Auswirkung auf die Umwelt, Enst Basler+Partner AG, 2002

⁶ Aktualisierung der Konfliktanalyse und Monitoring der Periode 1998-2001, Abay & Meier, 2002

des poids lourds. Là où la grande majorité des véhicules circulent (dans la Léventine et la vallée de la Reuss avant la fermeture et dans la vallée du Rhin durant la fermeture du tunnel), les valeurs limites légales de substances polluantes sont trop souvent dépassées.

Concentration des polluants atmosphériques sur la A2 (Erstfeld) et sur la A13 (Roveredo) durant la même période (24.10. – 21.12.) en 2000 et en 2001



«Les concentrations de polluants dans l'air sont très élevées dans les vallées alpines à forte densité de trafic; elles sont plusieurs fois supérieures à celles que l'on peut mesurer en ville de Zurich aux heures de pointe.»⁷

La région du Mendrisiotto, située avant la frontière de Chiasso, subit une forte pollution à cause des longues colonnes de camions qui attendent à la douane. Bien que le nombre de camions traversant les Alpes suisses se soit stabilisé ces dernières années, le nombre de camions pleins a considérablement augmenté, ce qui génère des longues attentes à la douane. La diminution des émissions due au fait que les camions ne s'arrêteront plus sur l'autoroute, sera totalement compensée par une augmentation des kilomètres parcourus⁸. Par conséquent, les solutions qui doivent être encouragées sont le transfert des marchandises de la route au rail et le ferroutage des camions.

**Mobilité durable -
Les contributions
du PNR 41
«Transport et
environnement»**

Extrait de « Le développement durable en Suisse – Indicateurs et commentaires », Office fédérale de la statistique, ARE, OFEFP, 2003,

http://www.statistik.admin.ch/stat_ch/ber21/dev_dur_f_files/downloads/rapp_indi.pdf

« **Un cas d'école: la discussion sur l'initiative Avanti**
Décembre 2002: le Conseil national débat de l'initiative Avanti et du contre-projet du Conseil fédéral. Les deux propositions visent à désengorger le réseau national routier. Elles proposent de construire une troisième voie autoroutière entre Berne et Zurich

⁷ Rapport Umleitung Gotthard 2001, cantons des Grisons, du Tessin et d'Uri, en collaboration avec l'OFEFP (Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage)

⁸ Aktualisierung der Konfliktanalyse und Monitoring der Periode 1998-2001, Abay & Meier, 2002

	<p>et entre Lausanne et Genève, et de creuser un deuxième tunnel au Gothard. Au moment de la discussion, cela fait un an que les résultats de cinq ans de recherche sur les transports en Suisse, obtenus grâce au programme prioritaire «Transports et environnement: interactions Suisse-Europe (PNR 41)» (http://www.nfp41.ch/popular/f/environnement.html) sont disponibles. Ce programme conclut à la nécessité de maîtriser la demande de mobilité, en particulier du trafic de passagers de plus en plus lié aux loisirs et au tourisme. Il propose 41 mesures pour une politique de transport compatible avec le développement durable. La Commission des transports du Parlement a été informée dans le détail de ces conclusions. Le contenu des débats au Conseil national montre pourtant que seuls les opposants aux projets autoroutiers se réfèrent aux recommandations du PNR 41 et aux termes «CO2», «climat» et «environnement». Jamais les défenseurs de ces projets ne prononcent ces mots. Un seul argument leur permet de rejeter les doléances de leurs opposants: «le développement durable, c'est aussi la fluidité et la sécurité du trafic». »</p>
<p>Agriculture</p>	<p>Il est clair que les revenus de l'agriculture suisse ne peuvent dépendre exclusivement des paiements directs de la Confédération. Mais le peuple suisse s'est clairement prononcé pour que la production agricole suisse intègre une part de prestations écologiques. Du côté du consommateur, il y a une claire revendication pour une production non seulement durable mais garante de la sécurité alimentaire. Les dernières grandes affaires, telles que "la vache folle", les pesticides ou les OGM, ont montré que la qualité et la traçabilité des produits consommés était une revendication première des consommateurs suisses. Les produits laitiers, carnés, ainsi que les céréales sont souvent produits à des prix plus attractifs hors de nos frontières et, si l'on fait abstraction des considérations sociales et écologiques, liées au mode de production, de transformation et aux transports, leur importation est séduisante.</p> <p>On peut acheter des tomates toute l'année mais elles viennent de plus en plus loin et sont produites dans des conditions sociales (travailleurs marocains) et écologiques (serres chauffées, pesticides, engrais) qui ne correspondent pas aux critères helvétiques.</p> <p>Du point de vue du transport, il est clair que l'importation de telles denrées périssables (fruits, légumes, viande) au jour le jour et à la demande, crée un surplus de trafic marchandise sur nos axes routiers. Le phénomène va en s'accroissant, du fait d'une pression toujours grandissante sur les prix à la consommation.</p> <p>Mais une telle tendance signifie aussi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la disparition programmée d'une agriculture suisse productrice de denrées alimentaires saines et permettant de fournir des prestations paysagères et écologiques ;

	<ul style="list-style-type: none"> - une disparition supplémentaire de terres agricoles au profit de nouvelles infrastructures de transport routier. Aujourd'hui, le réseau routier suisse atteint une longueur de 71'000km (le contre-projet propose une extension de 500 km) et couvre une surface de 808 km². Actuellement la Suisse bétonne 1 m² de terre fertile par seconde (11 hectares par jour). Les projets de construction demandés par Avanti accélèreraient encore ce phénomène; - un affaiblissement considérable des marchés de proximité dans le secteur alimentaire. Or on le sait, produire au plus près du consommateur permet une transparence crédible et le maintien d'une relation de confiance. La traçabilité des produits est aujourd'hui une revendication des consommateurs qu'il faut intégrer dans la réflexion. <p>La création d'un fond « d'infrastructure » en faveur de la route fragilise l'approvisionnement de la population en denrées alimentaires saines par la tentation d'aller chercher toujours plus loin ce qui peut être produit ici. Les grands groupes alimentaires et du commerce préféreront s'approvisionner à l'étranger où les coûts de production sont encore et toujours inférieurs. De ce fait, les objectifs écologiques de l'agriculture partent en fumée.</p>
<p>Alpes</p>	<p>Un camion sur cinq transportant des marchandises du nord au sud de l'Europe et vice-versa traverse les Alpes suisses. Le tunnel routier du Gothard reste un parcours privilégié en Suisse: il absorbe en effet les 85% de la totalité du trafic routier alpin.</p> <p>Durant ces dix dernières années, le nombre de poids lourds traversant le Gothard a doublé, atteignant des valeurs extrêmes. En 2001, pas moins de 5500 poids lourds traversaient ce tunnel chaque jour, ce qui représente 1,2 million de camions par an ! La situation c'est quelque peu améliorée avec l'introduction du système compte-gouttes. Actuellement (octobre 2003), en moyenne, 4545 camions traversent par jour les Alpes. 3574, c'est-à-dire le 78,6%, passent dans le tunnel du Gothard, ce qui équivaut à plus d'un million de camions par an.</p> <p>Ces chiffres montrent à quel point la région alpine déclarée « protégée » par l'Initiative des Alpes acceptée par le peuple en 1994 n'est pas respectée en tant que telle. L'article constitutionnel sur la protection des Alpes (art. 84) stipule en effet :</p> <p>Art. 84 Transit alpin*1 1 La Confédération protège les régions alpines contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit afin qu'elle ne portent pas atteinte aux être humains, aux animaux, aux plantes, ni à leurs espaces vitaux.</p> <p>2 Le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail. Le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires. Les dérogations ne sont accordées que si elles sont inévitables. Elles doivent être précisées dans une loi.</p>

	<p>3 La capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée. Les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à cette disposition.</p> <p><i>Nouveau avec le contre-projet : 3 ... La Construction de voies de circulation supplémentaires entre Amsteg et Airolo et les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à cette disposition. La loi règle le transfert de la route au rail.</i></p> <p>Le contre-projet introduit donc une exception à cet article pour les voies de circulation supplémentaires entre Amsteg et Airolo, et donc pour permettre de creuser un deuxième tube au Gothard. De plus la précision sur le transfert de la route au rail des marchandises n'apporte rien, puisque celui-ci est déjà réglementé dans la loi sur le transfert.</p> <p>L'augmentation du trafic lourd à travers les Alpes aurait des conséquences catastrophiques sur la qualité de l'air des vallées alpines : un camion en zone alpine produit trois fois plus de polluants (imissions) qu'en plaine, même si les émissions sont les mêmes. Ceci est dû au fait que dans les vallées étroites les polluants ne peuvent pas se dissiper.</p> <p>Voir aussi chapitre « <u>Pollution dans les vallées alpines</u> ».</p>
<p>La protection de nos paysages et l'encouragement du tourisme</p>	<p>La Suisse a la chance de posséder des paysages uniques au monde. Les rives des lacs, les vignobles lémaniques, les massifs alpins sont quelques exemples de paysages d'une beauté exceptionnelle dont nous profitons tous, et qui attirent de nombreux visiteurs chaque année. En effet, une partie de l'économie suisse dépend du tourisme étranger, d'hiver et d'été. Les voyageurs visitant notre pays sont peut-être contents d'avoir des infrastructures de transports de qualité (ce qu'elles sont en Suisse aujourd'hui), mais viennent surtout chercher le pittoresque et le bucolique qui font le charme de la Suisse. Or le contre-projet Avanti propose un bétonnage en règle de ces trésors naturels. Imaginons un instant à quoi ressemblerait les coteaux lémaniques ou la Gruyère avec une autoroute à six pistes qui les traverse : ces infrastructures démesurées feront l'effet d'une balafre qui ne cicatrise pas. Et rappelons que des autoroutes plus larges signifient plus de trafic : bruit incessant, pollution augmentée, odeurs incommodantes...</p>
<p>Respect pour le massif du Gothard !</p>	<p>Le massif du Gothard, avec ces cimes qui culminent à plus de 3500 m., est l'un de ces paysages magnifiques décrits plus haut. Il est pourtant, aujourd'hui déjà, sévèrement touché par les nuisances du trafic routier de transit. Il faut être clair : le contre-projet Avanti demande un deuxième tunnel routier au Gottard. Cette capacité supplémentaire entraînera inévitablement une avalanche de camions supplémentaires (avant tout allemands et italiens) qui profiteront de l'aubaine d'avoir des routes plus larges. C'est tout l'axe nord-sud, qui sera sinistré par cette déferlante de semi-remorques. Le peuple suisse s'est prononcé en 1994 pour la</p>

	<p>protection des Alpes et pour le transport des marchandises par le rail. Les autorités doivent respecter ce choix ! C'est le seul moyen de sauvegarder la beauté des vallées alpines qui appartiennent au patrimoine de notre pays.</p>
--	---

Arguments Trafic

Quantité et fluidité du trafic	<p>Un vieux réflexe veut que lorsqu'on pense à fluidifier le trafic, la solution de l'élargissement des routes soit la première évoquée. Or, en vérité, cette solution n'en est pas une.</p> <p>De nombreuses études internationales l'ont montré, augmenter la capacité routière provoque une augmentation de trafic. En d'autres termes : plus de routes = plus de voitures. L'étude de l'OFROU (Office fédéral des routes) et l'ODT (Office fédéral du développement territorial) contenue dans le Message du Conseil fédéral à propos d'Avanti est d'ailleurs arrivée aux mêmes conclusion : l'évolution du trafic sur les routes nationales évoluera en fonction de la politique des transports choisie. Dans l'hypothèse d'une poursuite du transfert du trafic de la route vers le rail et d'une extension de l'offre des transports publics, l'augmentation du trafic serait de +24% d'ici à 2020. Par contre, si la tendance actuelle se poursuit, sans effort particulier de soutien aux transports publics, l'augmentation du trafic sur les routes nationales s'élèvera alors à +40% !⁹</p> <p>Elargir les routes pour faire face au gonflement du trafic n'est qu'une fausse solution, dont l'efficacité est limitée dans le temps (étant donné l'augmentation du trafic prévue). C'est vers des alternatives à la construction routière qu'il faut aujourd'hui se tourner pour espérer résoudre ce problème.</p>
Consommation finale d'énergie	<p>Extrait de « Le développement durable en Suisse – Indicateurs et commentaires », Office fédérale de la statistique, ARE, OFEFP, 2003, http://www.statistik.admin.ch/stat_ch/ber21/dev_dur_f_files/downloads/rapp_indi.pdf</p> <p>« Entre 1980 et 2001, la consommation finale d'énergie dans les transports (17.8) a augmenté de 41%, en dépit de gains continus d'efficacité énergétique. La plus grande part de cette énergie est consommée dans les transports routiers. (...) Le problème est aggravé par le fait que les transports de marchandises croissent plus rapidement que l'économie. En d'autres mots, l'intensité de la mobilité (17.9), augmente sans discontinuer. Pour maîtriser cette croissance, les flux de trafic doivent devenir plus efficaces. Il faut donc chercher à ventiler le trafic entre la route et le rail en encourageant la répartition modale (17.2 et 17.4). Dans le transport de personnes, la voiture est le principal moyen de transport. Depuis les années septante, la part des</p>

⁹ Etude citée dans le contre-projet du Conseil Fédéral à l'initiative Avanti

	<p>transports publics est en recul et ne représente aujourd'hui plus qu'un cinquième du transport de personnes (17.2). Le fait que 80% des ménages possèdent au moins une voiture (17.6) n'est pas sans influence sur le choix du moyen de transport. Dans le transport de marchandises, la part du rail a diminué encore plus fortement, passant de 60% en 1970 à 30% en 1997. »</p>
<p>Sécurité sur les autoroutes</p>	<p>600 personnes meurent et près de 30'000 sont blessées sur nos routes chaque année. Les causes principales des accidents sont : la vitesse, l'alcool et l'inattention. Elargir les routés ne changera rien à ces comportements à risque. Au contraire, accroître le sentiment de sécurité revient souvent à pousser les automobilistes à rouler plus vite ! Une comparaison intéressante est à faire avec les transports publics: en 1998 « seulement » 38 personnes sont décédées dans des accidents de transports publics. La conséquence est logique : pour augmenter la sécurité, il faut investir dans les transports publics plutôt que dans la construction de routes.</p> <p>Personne ne se déclare contre la sécurité. Chacun souhaite que le nombre de morts et de blessés graves diminue. Pourtant, il est fallacieux de prétendre que l'élargissement des autoroutes va diminuer le risque d'accidents. Si l'on se penche de plus près sur les statistiques des accidents de la circulation routière de 2002, on constate :</p> <ul style="list-style-type: none"> - il y a eu 38'039 accidents avec blessés/morts en Suisse en 2002 (dont 36'138 n'impliquant que des véhicules) De ceux-ci, on peut tirer les conclusions suivantes : - 10,2% des accidents mortels sont dus à l'alcool, 15,9% à l'inattention (passager, animal dans le véhicule, téléphone, etc...), 26,9% à la vitesse ; - 8,1% des accidents avec blessés graves (6,6% des accidents avec blessés) sont dues à l'alcool, 17,31% (20,6%) à l'inattention (passager, animal dans le véhicule, téléphone, etc...) 15,52% (14,8%) à la vitesse ; <p>On constate que la majorité des accidents sont dus à des erreurs de comportement sur la route (vitesse substance euphorisantes, refus de priorité, distances, etc...).</p> <p>En conclusion, la sécurité ne sera pas augmentée par l'élargissement des autoroutes à trois pistes car : Ce sont les accidents qui créent les bouchons et non pas le contraire!!!</p>

<p>Entretien des routes nationales</p>	<p>Actuellement, les fonds destinés à l'entretien et à la rénovation du réseau routier ne sont pas suffisants. Les 500 millions prévus jusqu'ici par la Confédération ne suffiront pas à entretenir ce réseau vieux de 20 à 30 ans. Des études prévoient déjà qu'il faudra pas loin d'un milliard par année pour tenir les délais de rénovation. Et plus on retardera ces travaux de rénovation, plus les coûts seront élevés. En effet l'usure de nos routes est à mettre en relation avec la dégradation du goudron avec le temps et avec le passage d'un nombre toujours plus important de poids-lourds de 28 et de 40 tonnes.</p> <p>Par souci de confort mais surtout par souci de sécurité, il est donc clair qu'il devient urgent d'investir dans l'entretien du réseau existant. Ce faisant, les investissements démesurés d'Avanti destinés à la construction routière condamneraient fortement ces travaux d'entretien et de rénovation. Comment l'Etat financerait-il la construction de nouveaux tronçons, l'élargissement de l'A1, le creusement du 2e tube au Gothard ainsi que l'entretien nécessaire des autoroutes existantes ? Par une augmentation massive des taxes et impôts, dont l'essence comme le suggère la VESTRA (voir chapitre « <u>Augmentation du prix de l'essence</u> »).</p>
<p>Le trafic d'agglomération</p> <p>Le principe de l'entonnoir</p>	<p>Contrairement à ce qu'affirment les défenseurs du contre-projet, les agglomérations ne seront pas les grandes gagnantes. Le soutien des agglomérations figure en queue de peloton des priorités de l'arrêté Avanti qui favorise en premier lieu l'achèvement du réseau des routes nationales et la construction de nouveaux tronçons (six pistes A1, 2^{ème} tunnel au Gothard). On peut actuellement noter que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le trafic routier est aujourd'hui un problème récurrent dans la plupart des grandes agglomérations suisses. L'engorgement permanent des villes est lié au flux croissant de véhicules entrant et sortant quotidiennement. A Genève, un système de "compte-goutte" réglé par les feux de signalisation permet d'éviter un engorgement massif de la ville par des véhicules provenant en grande partie de l'extérieur du canton (91'500 voitures/jour viennent du canton de Vaud). Les avatars d'un tel système sont connus: des bouchons reportés sur l'autoroute (Pont de la Versoix), plutôt qu'à l'intérieur de l'agglomération. Dans le même ordre d'idées, la proposition d'élargir l'autoroute à 2 fois 3 pistes est donc incohérente : on peut parler d'effet d'entonnoir. Même si la fluidité est améliorée sur l'autoroute, les bouchons seront simplement déplacés à l'entrée de l'agglomération. Les rues et avenues des

Plus vite d'un bouchon à un autre !

villes, tout comme les routes cantonales à la sortie de l'autoroute, ne peuvent être élargies à volonté pour absorber le surplus de trafic engendré par un élargissement de l'autoroute, et les bouchons en seront donc d'autant plus importants. Les efforts des agglomérations pour modérer le trafic et renforcer les transports publics s'en verraient torpillés. En conclusion, on roulera simplement plus vite d'un bouchon à un autre.

- Les taux d'ozone dans les villes posent aujourd'hui un problème (voir chapitre « pollution ») non seulement environnemental mais aussi politique: l'OPAir (Loi sur la protection de l'air) prévoit des taux maximaux à ne pas dépasser et déclenche une procédure de blocage des projets de construction, si ceux-ci risquent d'entraîner un surcroît de trafic menaçant les taux limites d'immission.

La seule solution durable pour les agglomérations est le développement des transports publics pour qu'ils deviennent de plus en plus performants et attractifs (en terme de desserte mais aussi de fréquence) et puissent ainsi absorber une plus grande partie des besoins de mobilité. Les Vaudois l'ont compris en acceptant le M2, les genevois en acceptant le CEVA.

C'est à ce niveau que l'on peut parler de manipulation : le contre-projet souhaite s'attirer les faveurs des agglomérations en les incluant comme bénéficiaires potentiels du nouveau fonds de financement. Or, rappelons que :

- le Parlement sera tout-puissant en matière de décision (ni le DETEC ni le peuple n'aura son mot à dire, aucun référendum ne sera possible) ;
- il n'y aura pas de répartition démocratique des moyens affectés au fonds d'infrastructures (toutes les agglomérations ne pourront pas en profiter) ;
- les transports publics devront se contenter de clopinettes, alors que c'est sur eux que l'on devrait axer la résolution des problèmes de circulation dans les agglomérations.

Voir également chapitre « Le financement pour le trafic d'agglomération Le financement pour le trafic d'agglomération»

Ferroutage du trafic de transit

Loi sur le transfert à respecter !

L'article constitutionnel sur la protection des Alpes impose à la Confédération un objectif clair stipulé dans l'article 1 de la Loi sur le transfert du trafic: parvenir à 650 000 camions transitant annuellement sur les routes de la région alpine au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg. Cela signifie que plus de 750 000 camions (sans compter l'éventuelle croissance) doivent être transférés sur le rail.

Avec la construction des tunnels ferroviaires de base du Lötschberg et du Gothard, les capacités nécessaires pour atteindre ce but seront disponibles. Le but pourra être atteint avec des mesures annexes adéquates. Ces mesures sont également décrites dans la Loi sur le transfert.

Sans les mesures appropriées, il est prévu une augmentation de 18% du nombre de camions traversant le Gothard. Le volume total des véhicules (lourds et légers) sera doublé. Imaginons l'augmentation probable avec la mise en service d'un deuxième tunnel routier !

Le contre-projet Avanti met en danger la ligne suivie jusqu'à aujourd'hui par la politique suisse en matière de transport des marchandises. La Suisse doit rester un modèle et ne doit pas donner un faux signal à l'Europe. C'est également une volonté populaire qui est remise en question dans le contre-projet : les suisses ont montré à plusieurs reprises (initiative des Alpes, RPLP, NEAT, bilatérales) leur volonté de transporter les marchandises par le train et de pratiquer un transfert route-rail.

La Loi sur le transfert « a effet jusqu'à l'entrée en vigueur d'une loi d'exécution de l'art. 84 de la constitution fédérale, mais au plus tard jusqu'au 31 décembre 2010. En 2006 au plus tard, le Conseil fédéral présentera à l'Assemblée fédérale un message relatif à ladite loi d'exécution » (Art. 7). Cette obligation est reprise telle quelle dans le contre-projet, et n'y a donc pour fonction que d'alourdir le texte et opacifier encore davantage le message transmis.

De plus, le contre-projet précise que « la loi règle le transfert de la route au rail », ce qui entre en contradiction avec l'article 84, alinéa 2, dans lequel les compétences sont données au Conseil fédéral : « Le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail. Le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires. ». Rappelons quand même que le contre-projet « Avanti » donne tous les pouvoirs au Parlement.

Sécurité dans les tunnels

Le nombre d'accidents dans le tunnel du Gothard enregistrés pour la période 1995 - 2001 est plus bas que le

Ce n'est pas un deuxième tube au Gothard qui pourra augmenter sa sécurité.

long de toute l'autoroute A2 au Tessin (349 au Gothard, valeur maximale de 1356 sur le tracé tunnel San Salvatore-tunnel Monte Ceneri). En 2002 le nombre d'accidents au Gothard (10) a été le plus bas depuis sa mise en service en 1980. Son taux d'accidents (0,11) est ainsi inférieur que celui du tunnel du Seelisberg (0,12), qui est pourtant à circulation séparée. Dans un étude de l'ADAC (Deutsche Automobilsclub) sur la sécurité dans 30 tunnel, le Gothard a reçu la motion « suffisant », tandis que le Seelisberg a été qualifié de « douteux ».

Les paramètres importants pour évaluer le niveau de sécurité d'un tunnel sont les taux d'accidents, d'accidentés ainsi que de gravité de l'accident. Les comparaisons le long de l'A2 au Tessin montrent que les tunnels « doubles » (circulation séparée) ne produisent ni moins d'accidents, ni des accidents moins graves que des tunnels « simples ».

	Taux d'accidents (nbre d'accidents par mio km- véhicule)	Taux d'accidentés (nbre de blessés et morts par mio km- véhicules)	Taux de gravité des accidents (nbre d'accidentés par accident) Moyenne sur les autoroutes suisses : 0.6
San Gothard (tunnel simple)	0.47	0.15	0.32
San Salvatore (tunnel double)	0.88	0.27	0.34
Monte Ceneri (tunnel double)	0.66	0.31	0.48

Autres facteurs importants jouant un rôle dans la sécurité : la longueur du tunnel et la qualité du trafic (léger ou lourd). Pour augmenter la sécurité dans le tunnel du Gothard il est donc impératif de réduire le nombre de poids lourds, ceci en encourageant le ferroutage.

La construction d'un deuxième tube risque d'engendrer une augmentation des transports de marchandise dangereuse, et donc un risque accru d'accident avec des conséquences graves.

Assainissement du Gothard

Le Gothard va être assaini au fur et à mesure...

Le Conseil fédéral a déclaré dans son message concernant l'initiative Avanti :

« Autrefois, l'entretien du tunnel était assuré la nuit et sans interruption du trafic. Avec l'introduction de la nouvelle stratégie d'entretien, tous les travaux dans l'espace de circulation sont regroupés dans le temps et réalisés actuellement sur trois semaines d'entretien à raison de quatre nuits par an, où le tunnel doit être fermé à tout trafic de 20h00 à 05h0. (...) L'entretien devrait ainsi être garanti pour les 20 à 30 prochaines années. »

	<p>Dans cette logique, utiliser le prétexte d'une fermeture de longue durée pour des travaux d'entretien pour justifier la construction d'un deuxième tube est malhonnête. Toutes les mesures prises visent à limiter au maximum l'ampleur de ces inconvénients, tout en garantissant une durée de vie des infrastructures qui soit optimale.</p>
<p>Annexe : le texte soumis au vote final</p>	<p><i>Art. 81, al. 2</i> 2 Elle s'emploie à ce que la capacité des infrastructures de transport soit appropriée. Dans les limites de ses compétences, elle encourage le développement et l'entretien des infrastructures de la circulation routière et du transport ferroviaire et contribue à éliminer les goulets d'étranglement.</p> <p><i>Art. 82, al. 4</i> 4 Les véhicules lourds destinés au transport de marchandises sont soumis à une interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Les dispositions d'exécution règlent les modalités et fixent les dérogations.</p> <p><i>Art. 84, al. 3, 2e et 3e phrases</i> 3 ... La Construction de voies de circulation supplémentaires entre Amsteg et Aiolo et les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à cette disposition. La loi règle le transfert de la route au rail.</p> <p><i>Art. 197, ch. 2 et 3</i> 2. <i>Disposition transitoire ad art. 81, al. 2 (Travaux publics)</i> 1 Un an après l'acceptation de l'art. 81, al. 2, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme limité dans le temps destiné à:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. achever la construction du réseau des routes nationales conformément à la liste prévue par la législation fédérale au moment de l'entrée en vigueur de la présente disposition; b. accroître la capacité du réseau des routes nationales; c. accorder des contributions pour des mesures tendant à améliorer l'infrastructure des transports dans les agglomérations; sont concernées les routes et les voies ferrées pour autant qu'elles se trouvent à l'intérieur des aires touchées, qu'elles servent à y optimiser les transports et qu'elles ne puissent bénéficier d'un autre cofinancement fédéral; les contributions prennent en compte l'importance des deux modes de transport et contribuent à un développement urbain national équilibré. <p>2 Le programme sera conçu de manière à ce que les projets de première urgence soient mis à l'enquête publique au plus tard huit ans après l'adoption de l'art. 81, al. 2.</p> <p>3 Tous les quatre ans, le Conseil fédéral établit un rapport à l'intention de l'Assemblée fédérale portant sur l'état de la réalisation du programme. Il propose la poursuite de la réalisation prévue ainsi qu'un plafond de dépenses pour la prochaine période du programme.</p> <p>3. <i>Disposition transitoire ad art. 86</i> 1 La mise en œuvre du programme conformément à l'art. 197, ch. 2 (disposition transitoire relative à l'art. 81) sera financée par un fonds juridiquement dépendant de la Confédération et doté d'une comptabilité propre. L'Assemblée fédérale édicte le règlement du fonds sous la forme d'une ordonnance.</p>

	<p>2 Le fonds est alimenté comme suit:</p> <ul style="list-style-type: none">a. par le transfert de la moitié des ressources du financement spécial «circulation routière» dès l'entrée en vigueur de l'art. 81, al. 2, à titre de premier apport;b. par une partie du produit net selon l'art. 86, fixée par l'Assemblée fédérale. <p>3 Le montant des apports au fonds sera fixé de telle sorte que les tâches financées par le biais du fonds ainsi que les tâches visées à l'art. 86 disposent de ressources suffisantes.</p> <p>4 Le fonds ne doit pas s'endetter. Sa fortune ne porte pas intérêts.</p> <p>5 Lors de la dissolution du fonds, le solde est versé au financement spécial.</p>
--	---