

Votation populaire du 3 mars 1991

Explications du Conseil fédéral

Les enjeux du scrutin

Droit de vote et d'éligibilité à l'âge de 18 ans

L'âge auquel on peut voter et être élu devrait être abaissé de 20 à 18 ans. Le Conseil fédéral et le Parlement unanime recommandent d'approuver la révision de la constitution nécessaire. On reconnaîtra ainsi aux personnes âgées de 18 et 19 ans, sur le plan fédéral également, un droit que la majorité des cantons leur a déjà conféré.

Texte soumis au vote: page 2
Explications: pages 3 à 7

Initiative pour l'encouragement des transports publics

L'initiative populaire «pour l'encouragement des transports publics» a pour but d'inscrire, dans la constitution fédérale, la promotion des transports publics parmi les tâches permanentes dévolues à la Confédération. Durant une période transitoire, des montants supplémentaires provenant des droits d'entrée sur les carburants seraient utilisés pour financer ces tâches. Bien que le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale accordent également une grande importance à la promotion des transports publics, ils s'opposent à l'initiative. Les bases constitutionnelles actuelles permettent déjà de soutenir les transports publics par des contributions importantes. En outre, le mode de financement prévu dans l'initiative est contestable.

Texte soumis au vote: page 10
Explications: pages 8 à 15



Premier objet:

Droit de vote et d'éligibilité à l'âge de 18 ans

Texte soumis au vote:

Arrêté fédéral abaissant à 18 ans l'âge requis pour l'exercice du droit de vote et d'éligibilité

du 5 octobre 1990

I

L'article 74, 2^e alinéa, de la constitution est modifié comme il suit:

Art. 74, 2^e al.

² Tous les Suisses et toutes les Suissesses âgés de 18 ans révolus et qui ne sont pas privés des droits politiques par la législation de la Confédération ont le droit de prendre part à ces élections et votations.

II

Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

Situation initiale

L'Etat démocratique doit pouvoir compter sur les jeunes pour préparer l'avenir. Depuis longtemps déjà, beaucoup de nos concitoyens désirent que les jeunes soient associés à la prise de décision et assument des responsabilités plus tôt que ce n'est le cas actuellement; c'est pourquoi, ils préconisent d'abaisser de 20 à 18 ans l'âge auquel il est possible de voter et d'être élu. Une telle modification de la constitution donnerait à notre jeunesse l'occasion de participer davantage au fonctionnement de notre démocratie.

Le droit de vote et d'éligibilité à 18 ans a déjà été instauré dans 16 cantons et dans leurs communes. En outre, dans les cantons qui n'ont pas opté pour cette solution, de nombreuses communes reconnaissent ce droit à leurs jeunes adultes en matière communale.

Prenant en considération cette remarquable convergence, cinq initiatives parlementaires et une initiative cantonale ont été déposées en 1989 pour demander que l'âge requis pour le droit de vote et d'éligibilité, actuellement fixé à 20 ans, soit abaissé à 18 ans. C'est la raison pour laquelle le peuple et les cantons devront une nouvelle fois se prononcer sur cette proposition, qui avait été rejetée en 1979 à la faible majorité de 30 000 voix.

Le Conseil national a bien accueilli ces initiatives et a élaboré un arrêté fédéral auquel le Conseil fédéral a également donné son accord. En 1990, le Conseil national et le Conseil des Etats ont décidé à l'unanimité de fixer à 18 ans l'âge requis pour l'exercice du droit de vote et d'éligibilité. De la sorte, ils ont voulu notamment, à l'occasion de la commémoration des 700 ans de la Confédération, appeler le peuple et les cantons à manifester leur foi en l'avenir et en la vitalité de notre démocratie.

L'âge requis pour l'exercice du droit de vote et d'éligibilité a déjà été fixé à 18 ans dans les cantons suivants: Schwyz (depuis 1833), Jura (1978), Neuchâtel (1979), Vaud (1980), Genève (1980), Glaris (1980), Zoug (1980), Bâle-Campagne (1980), Unterwald-le-Bas (1982), Unterwald-le-Haut (1983), Bâle-Ville (1988), Uri (1989), Berne (1989), Schaffhouse (1990), Zurich (1990), Tessin (1990)



Les jeunes visitent volontiers le Palais fédéral, manifestant ainsi leur intérêt pour notre Etat et ses institutions démocratiques. Sur la photo ci-dessus, nous voyons des apprentis d'administrations communales dans la salle du Conseil des Etats, devant le tableau du peintre suisse Albert Welti (1862-1912), représentant une landsgemeinde.

Avis du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral et le Parlement unanime sont arrivés à la conclusion qu'il est temps d'abaisser à 18 ans l'âge requis pour l'exercice du droit de vote et d'éligibilité. Voici les principaux arguments en faveur de cette proposition:

Une place aux jeunes dans la démocratie

Notre jeunesse grandit dans une société complexe et est confrontée à des choix difficiles. Elle doit prendre plus précocement que les générations qui l'ont précédée de nombreuses décisions vitales dans les secteurs les plus divers. Au moment du passage dans la vie active, elle doit répondre à des exigences accrues. De plus, les possibilités de formation ont augmenté considérablement. Les médias lui permettent d'accéder à des sources diversifiées d'information. Les jeunes gens se posent aujourd'hui plus tôt qu'auparavant des questions sur la société et la politique et demandent une réponse avec plus d'impatience. Nul ne saurait ignorer leur désir d'assumer des responsabilités. Des enquêtes prouvent que l'intérêt pour les questions politiques s'est subitement accru chez les jeunes de 18 et 19 ans.

Il convient de capter cet intérêt pour la politique et les questions qui agitent notre société, de le maintenir et de l'utiliser au profit de notre Etat. Le moyen le plus simple et le plus efficace d'y parvenir consiste à faire participer notre jeunesse à l'exercice de la démocratie et à lui permettre de prendre part aux décisions.

Capables de juger, aptes à décider

Beaucoup de jeunes de 18 ou 19 ans ont déjà une activité professionnelle, assument des responsabilités au sein de la famille et dans la vie quotidienne, payent des impôts et versent des cotisations de prévoyance sociale, peuvent déjà accomplir leurs obligations militaires et ont le droit de voter et d'être élus dans nombre de cantons et de communes. Les jeunes âgés de 18 ans sont déjà considérés comme des adultes aux termes du droit pénal. Enfin, la constitution fédérale reconnaît aux jeunes de 16 ans déjà le droit de prendre une décision en matière de religion. Il faut donc reconnaître aux jeunes, sur le plan des institutions fédérales également, ce que la société et l'Etat attendent déjà d'eux, dans le contexte politique, économique et social actuel, à savoir la capacité d'assumer des responsabilités et de prendre des décisions. L'abaissement de l'âge requis pour l'exercice du droit de vote et d'éligibilité est un pas important dans cette direction.

Nombre de cantons et de pays ont fait ce pas

Les Schwyzois votent à 18 ans depuis 1833 déjà. Le canton du Jura a adopté cette solution dès sa création en 1978. Dans 16 cantons, l'âge requis pour l'exercice du droit de vote est fixé actuellement à 18 ans. Ce n'était encore le cas que pour deux d'entre eux en 1979, lorsque la réforme proposée n'a échoué que de justesse en votation fédérale. La majorité des cantons et de nombreuses communes ont ainsi suivi une évolution que l'on a constatée dans d'autres démocraties occidentales également; ainsi, en Grande-Bretagne, en Allemagne et aux Etats-Unis d'Amérique les jeunes gens de 18 ans peuvent élire et être élus, alors qu'en France et en Italie, ils sont au moins appelés à voter.

Souhaitable aussi du point de vue démographique

De nos jours, l'espérance de vie a augmenté. Ainsi, la proportion des personnes de plus de soixante ans dans la population résidante de notre pays, qui était de 9,6 pour cent en 1910, a atteint 21,6 pour cent en 1988, alors que la proportion des jeunes de 18 et 19 ans est tombée, durant la même période, de 3,5 à 2,8 pour cent. Par conséquent, plus de 20 pour cent des 4,3 millions de citoyens actifs que compte actuellement notre pays sont âgés de plus de 60 ans. L'abaissement de l'âge requis pour l'exercice du droit de vote et d'éligibilité ne permet certes pas de rééquilibrer la pyramide d'âge de notre électorat, mais elle accroît tout de même de 160 000 unités le nombre des jeunes électeurs, qui sont proportionnellement sous-représentés.

Unanimité au Parlement

Les Chambres fédérales ont saisi la portée et la nécessité de cette réforme si importante pour l'avenir de notre pays et lui ont conféré un caractère particulier en prenant à ce sujet une décision à l'unanimité.

Et la majorité civile?

On peut se demander s'il est judicieux d'accorder le droit de vote et celui d'être élu aux jeunes de 18 et 19 ans tant que, sur le plan civil, la majorité est fixée à 20 ans. L'objection mérite d'être examinée. Cependant, cette divergence n'est que temporaire. Le Conseil fédéral a l'intention, si on abaisse à 18 ans l'âge requis pour l'exercice du droit de vote et d'éligibilité, de soumettre dès que possible au Parlement une proposition visant à fixer la majorité civile à 18 ans également.

Démocratie = participation

Notre démocratie ne peut vivre que tant que ses citoyens sont prêts à participer aux décisions et à assumer des responsabilités. Aussi la jeunesse doit-elle pouvoir mettre au service de notre démocratie son enthousiasme et sa volonté de s'engager. Ses efforts seront encore plus fructueux si elle a la possibilité d'influer activement, par le vote, sur notre politique. En abaissant l'âge requis pour l'exercice du droit de vote et d'éligibilité, nous intégrons, sur le plan politique, notre jeunesse dans notre société et nous lui donnons, avec le droit de codécision, les moyens de contribuer à régler la vie de notre collectivité.

Pour toutes ces raisons, le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent à l'unanimité d'accepter l'abaissement à 18 ans de l'âge requis pour l'exercice du droit de vote et d'éligibilité.

Deuxième objet:

Initiative populaire «pour l'encouragement des transports publics»

Dépenses de la Confédération pour les transports publics

Les dépenses occasionnées par les transports publics à la Confédération ont augmenté très considérablement au cours des vingt dernières années, comme le montre le tableau suivant:

1970:	99	millions de francs
1980:	1230	millions de francs
1989:	1960	millions de francs

Le financement du projet «Rail et Bus 2000», la promotion du trafic combiné (amélioration des capacités à brève échéance), la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes et l'encouragement du trafic d'agglomération, auront pour effet d'augmenter encore les dépenses de la Confédération dans ce domaine.

Autres formes de soutien

La Confédération

- indemnise les CFF pour des frais non couverts du trafic-voyageurs régional,
- met l'infrastructure (réseau ferroviaire et autres installations fixes) à la disposition des CFF à des conditions avantageuses,
- participe par des prêts au financement de «Rail et Bus 2000» et prend en charge les intérêts des frais de construction et d'amortissement échéant durant les travaux,
- aide les chemins de fer privés et les entreprises d'autobus à financer leurs investissements et leur exploitation, réduit les frais de transports de travailleurs et d'écoliers, contribue à assurer des tarifs avantageux dans les régions de montagne et les régions périphériques,
- abaisse le prix de l'abonnement demi-prix pour une période d'essai de 6 ans,
- abaisse le coût du ferroutage afin de limiter le nombre de camions sur les routes,
- verse des contributions pour la construction de voies ferrées de raccordement et de terminaux servant au chargement des wagons (trafic combiné).

L'avenir selon le Conseil fédéral

Le Conseil fédéral

- a décidé de tripler la capacité de transit du trafic combiné d'ici à 1994,
- propose de construire deux lignes de base au Saint-Gothard et au Loetschberg jusqu'en 2010 (projet de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes), ce qui aura pour effet d'améliorer considérablement le transit,
- a proposé d'encourager le trafic d'agglomération.

Situation initiale

Les transports publics ont traditionnellement une grande importance en Suisse. Ce n'est pas un hasard si notre pays dispose du réseau ferroviaire le plus dense sur le plan international.

La Confédération, les cantons et les communes soutiennent les transports publics par des moyens considérables. La promotion de ces transports favorise la protection de l'environnement, les économies d'énergie et une utilisation rationnelle du sol. Elle sert aussi à lutter contre l'encombrement des routes.

L'initiative populaire «pour l'encouragement des transports publics», qui a été déposée en 1986 avec 112 318 signatures, vise notamment à

- inscrire dans la constitution la promotion des transports publics parmi les tâches permanentes de la Confédération,
- développer le réseau desservi par les transports publics,
- obtenir que le transit des marchandises se fasse avant tout par le rail,
- affecter au financement des transports publics une part des droits perçus sur les carburants.

Le Conseil fédéral et le Parlement rejettent l'initiative. La Confédération soutient déjà efficacement les transports publics, de sorte que l'initiative n'est pas nécessaire. La politique actuelle sera non seulement maintenue, mais encore renforcée. Sur le plan du financement, l'initiative prévoit des mesures qui vont beaucoup trop loin. La modification proposée de l'affectation des fonds provenant du droit d'entrée sur les carburants aurait pour effet de financer les transports publics aux dépens du trafic routier. Or il est préférable que ces deux moyens de communication se complètent judicieusement.

Texte soumis au vote:

Arrêté fédéral sur l'initiative populaire «pour l'encouragement des transports publics»

du 8 février 1990

Article premier

¹ L'initiative populaire du 24 février 1986 «pour l'encouragement des transports publics» est soumise au vote du peuple et des cantons.

² Elle a la teneur suivante:

La constitution fédérale est complétée comme il suit:

Art. 26, 2^e à 5^e al. (nouveaux)

² La Confédération encourage les transports publics, notamment par le rail. Elle assure une desserte suffisante de l'ensemble du pays par des modes de transport public appropriés en finançant un éventail de services de base.

³ Afin de maintenir et de développer l'efficacité et l'éventail des services dans les secteurs voyageurs et marchandises, la Confédération encourage en particulier:

- a. La création d'une infrastructure efficace;
- b. L'établissement d'horaires bien étoffés et de tarifs avantageux;
- c. La desserte de régions montagneuses ou écartées y compris les raccordements et les correspondances nécessaires;
- d. L'union tarifaire dans les régions qui s'y prêtent;
- e. Les transports combinés rail-route;
- f. La construction de voies ferrées de raccordement pour le trafic des marchandises.

⁴ Les cantons assurent la réalisation de services plus poussés.

⁵ La Confédération prend des mesures visant à ce que le transit des marchandises se fasse avant tout par le rail et appuie les efforts visant à accroître la part du chemin de fer dans le transport des marchandises à grande distance.

Dispositions transitoires, art. 20 (nouveau)

¹ Jusqu'à l'entrée en vigueur de dispositions constitutionnelles sur une politique coordonnée des transports, qui incluent un fonds de financement des transports, les tâches fixées aux 2^e, 3^e et 5^e alinéas de l'article 26 seront financées par au moins un tiers respectivement de la surtaxe et du produit net des droits d'entrée sur les carburants selon l'article 36^{ter}, ces montants s'ajoutant aux subventions fédérales allouées jusqu'ici pour le maintien de l'exploitation et l'indemnisation des prestations de service public.

² L'engagement de ces moyens financiers aura lieu sitôt que possible, mais au plus tard dans la deuxième année suivant l'acceptation de l'article 26, 2^e à 5^e alinéas.

³ L'article 36^{ter}, 1^{er} alinéa, première phrase, de la constitution est modifié comme il suit, jusqu'à l'entrée en vigueur de dispositions constitutionnelles sur une politique coordonnée des transports, qui incluent un fonds de financement des transports:

Art. 36^{ter}, 1^{er} al., première phrase

¹ La Confédération utilise pour des tâches en rapport avec le trafic routier un tiers du produit net des droits d'entrée de base et deux tiers d'une surtaxe comme il suit:

...

Art. 2

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

Arguments du comité d'initiative

Le comité d'initiative présente les arguments suivants en faveur de sa proposition :

«Des fonds pour des transports publics performants

Des transports publics performants, attractifs et avantageux, voilà le but que l'Alliance des Indépendants (AdI) veut atteindre par son «initiative CFF». Elle espère ainsi inciter la population à donner la préférence au train, au bus et au tram sur l'automobile privée. De même, le trafic des marchandises doit être transféré de la route au rail. Tout le monde profitera de l'amélioration de la qualité de vie ainsi obtenue.

Des objectifs tangibles

Des lignes desservies plus fréquemment, des tarifs plus avantageux, la promotion du ferroutage et la construction de voies de raccordement, tels sont les objectifs tangibles que l'initiative permettra d'inscrire dans la constitution. La Confédération aura l'obligation d'assurer le transfert du trafic international de marchandises de la route au rail. Cela est d'autant plus important que des négociations sont en cours avec la Communauté européenne à ce sujet.

Des engagements clairs, non des mots

Théoriquement, personne ne conteste le bien-fondé de ces objectifs. Mais des paroles ne suffisent pas. La majoration projetée des tarifs des Chemins de fer fédéraux le prouve. Des dispositions constitutionnelles claires sont nécessaires.

Un financement assuré pour les nombreux projets

La disposition transitoire de l'initiative doit permettre d'utiliser le produit des droits d'entrée et de la surtaxe sur les carburants en faveur des transports publics. Un tiers de ces revenus seront affectés à cet effet. En 1989, il se serait agi de plus de 900 millions de francs. Avec les fonds déjà accumulés à ce titre, il nous sera possible de financer la réalisation de projets nécessaires tels que «Rail 2000» ou les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (Transit alpin), sans avoir à majorer les impôts ou les prix des CFF. Rappelons que l'augmentation des tarifs ferroviaires rendrait les transports publics moins attrayants, particulièrement pour les familles.

Il ne s'agit nullement de détrousser les automobilistes qui n'auront pas un sou de plus à déboursier. Chaque automobiliste sensé reconnaîtra d'ailleurs qu'il est dans son intérêt que les routes ne soient pas encombrées par des véhicules circulant inutilement et par le trafic international de marchandises à longue distance. En outre, les automobilistes profitent aussi de la salubrité de l'environnement.»

Avis du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral accorde une grande importance à la promotion des transports publics. Cela n'exige cependant pas l'adoption de nouvelles dispositions constitutionnelles. En outre, de nombreuses demandes formulées par les auteurs de l'initiative sont déjà réalisées ou ont été décidées. Les conséquences qu'auraient d'autres de leurs exigences sont incertaines et hypothéqueraient trop l'avenir. Le mode de financement qu'ils préconisent est trop rigide et a des conséquences excessives. Le Conseil fédéral s'oppose à l'initiative plus particulièrement pour les raisons suivantes:

Plusieurs exigences sont déjà satisfaites

Au cours des dernières années, la Confédération a intensifié ses efforts en vue d'accroître les performances des transports publics. Les frais qu'elle prend en charge à ce titre sont considérables: Elle a dépensé près de deux milliards de francs pour les transports publics dans la seule année 1989. A cela s'ajoutent les coûts du service des voyageurs qui grèvent le budget des PTT et les fonds mis à disposition par les cantons et les communes en faveur du trafic régional et d'agglomération. La réalisation du projet «Rail et Bus 2000» permettra en outre d'augmenter l'offre de prestations dans le secteur du trafic-voyageurs notamment. Cette offre sera encore accrue pour le transit des marchandises, à la suite de la décision de tripler les capacités de transport du réseau ferroviaire actuel à partir de 1994.

Une revision de la constitution superflue

L'énumération des mesures envisagées montre qu'il n'est pas nécessaire d'adopter une nouvelle disposition constitutionnelle pour encourager de façon générale les transports publics. Ainsi, la décision concernant le projet «Rail et Bus 2000» a pu être prise en se fondant sur la constitution actuelle. Il en sera de même pour la réalisation des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (Transit alpin).

Les effets indésirables de l'offre de base

Les auteurs de l'initiative exigent que la Confédération finance une desserte dite de base dans le pays tout entier. Elle pourrait être obligée de garantir un nombre minimal de courses quotidiennes sur les lignes desservies par les transports publics dans toutes les régions. Une telle solution restreindrait

l'autonomie des cantons et n'est donc pas souhaitable. Il y aurait lieu de craindre une pléthore de transports publics trop coûteux. Le système en vigueur permet de mieux prendre en considération les besoins réels et la demande dans chaque région et donc de limiter les dépenses.

Les bonnes prestations ont leur prix

Les auteurs de l'initiative réclament des «tarifs avantageux». Or les tarifs dépendent des prestations fournies. Des prestations supplémentaires (p. ex. l'amélioration des liaisons, un matériel roulant plus attrayant) augmentent cependant les frais. Les bénéficiaires doivent en principe payer un prix équitable. Des contributions fédérales visant à abaisser les tarifs ne sont judicieuses que si elles ont un but spécifique. C'est le cas pour les transports de travailleurs et d'écoliers et pour le ferroutage par exemple. Au contraire, des tarifs dits «avantageux» au sens de l'initiative, feraient supporter l'augmentation des coûts des transports publics principalement aux automobilistes plutôt qu'aux usagers.

Financement aux dépens de la route

Les droits d'entrée sur les carburants ont été institués pour financer la construction des routes. Depuis 1983, les fonds ainsi collectés peuvent aussi être affectés à d'autres fins, par exemple au ferroutage et au transport des véhicules accompagnés. Mais ce que les auteurs de l'initiative proposent est manifestement excessif, donc inacceptable. On disposerait annuellement de 600 à 700 millions de francs de moins pour les routes. L'exécution de certaines tâches importantes serait compromise, notamment en ce qui concerne l'achèvement du réseau des routes nationales et son entretien.

Un «provisoire» qui dure

Le mode de financement prévu, que le Conseil fédéral juge problématique, n'était préconisé par les auteurs de l'initiative que pour une période transitoire, en prévision de l'entrée en vigueur de la politique coordonnée des transports. Or cette politique a été entre-temps rejetée en votation populaire, de sorte que la solution proposée ne peut plus être considérée comme une réglementation transitoire et risquerait donc d'avoir un caractère définitif.

L'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants

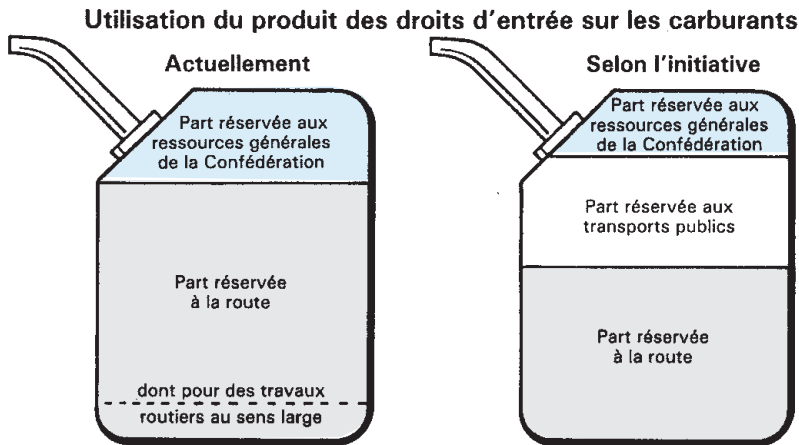
En 1989, le produit des droits d'entrée perçus par la Confédération sur les carburants a été de 2943 millions de francs. Ce montant se décomposait de la façon suivante:

Droits d'entrée de base: 1283 millions de francs; surtaxe: 1660 millions de francs. Il a été utilisé:

- pour la route: 2301,5 millions de francs
dont, pour des travaux routiers au sens large environ 308 millions de francs
(suppression de passages à niveau, autres mesures visant à séparer les transports publics du trafic privé, protection de l'environnement et du paysage, ferroutage et transport de véhicules routiers accompagnés, protection contre les éléments naturels et aménagement de places de parc près des gares)
- pour les ressources générales de la Confédération: 641,5 millions de francs

Ces montants auraient dû être utilisés de la manière suivante si la solution préconisée par les auteurs de l'initiative avait été applicable en 1989:

- Pour la route environ 1534 millions de francs
 - Pour les transports publics environ 982 millions de francs
 - Pour les ressources générales de la Confédération environ 427 millions de francs
- (On a tenu compte du montant de 308 millions de francs pour des travaux routiers au sens large dans cette répartition.)



Actuellement les 3/4 du produit des droits d'entrée sur les carburants sont affectés à la route. Si l'initiative est acceptée, seule la moitié environ de ce produit pourrait être utilisée à cette fin.

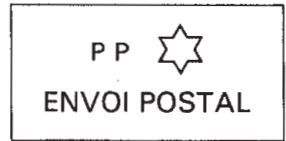
Respecter le libre choix du moyen de transport

Les auteurs de l'initiative voudraient obliger la Confédération à faire en sorte que le transit des marchandises soit assuré par le rail. Elle serait autorisée à prendre des mesures coercitives à cet effet, ce qui est incompatible avec le libre choix du moyen de transport. Des traités internationaux seraient aussi remis en question. La politique du Conseil fédéral vise déjà à accroître autant que possible la part du chemin de fer dans le transport des marchandises à grande distance. Dans notre pays, 80 pour cent environ du trafic marchandises à travers les Alpes est acheminé par le rail. Cette proportion est très forte comparée à d'autres pays. Cette situation est due à de nombreux facteurs: la mise à disposition de capacités ferroviaires suffisantes, la limitation du poids total des véhicules à 28 tonnes, le maintien de l'interdiction, pour les poids lourds, de rouler la nuit et le dimanche, ainsi que le maintien de la taxe prélevée sur ces derniers.

Forte augmentation de la capacité du rail

Pour qu'il soit possible de continuer à maintenir la part du rail dans les transports à travers les Alpes et pour pouvoir l'accroître encore, il faudra en premier lieu augmenter la capacité du réseau. Le Conseil fédéral a déjà décidé, à titre de mesure applicable immédiatement, de tripler la capacité pour le ferroutage de façon à permettre l'acheminement annuel de 470 000 envois au total (camions et véhicules articulés p. ex.): En effet, il sera possible, à partir de 1994, de faire passer 360 000 envois par an à travers le Saint-Gothard grâce au trafic combiné. A cela s'ajouteront l'installation d'une troisième voie dans le tunnel du Loetschberg et d'une barre de contact dans le tunnel du Simplon si un accord est conclu avec la Communauté européenne. Il sera ainsi possible de transporter chaque année 110 000 envois de plus par le rail. Ces mesures permettront de transférer quotidiennement de la route au rail le chargement de plus de 1000 poids lourds marchandises. Comme les flux de marchandises augmenteront encore fortement avec la création du marché intérieur européen, le Conseil fédéral propose la construction de deux nouvelles lignes ferroviaires supplémentaires à travers les Alpes (projet Transit alpin). Le transit sera ainsi assuré en Suisse d'une façon rationnelle et qui tient compte des nécessités de la protection de l'environnement.

Vu ces considérations, le Conseil fédéral et le Parlement recommandent de rejeter l'initiative populaire «pour l'encouragement des transports publics».



Envois en retour au
contrôle des habitants
de la commune

Recommandations de vote

Le Conseil fédéral et le Parlement recommandent aux électeurs de voter:

- **OUI** à l'arrêté fédéral abaissant à 18 ans l'âge requis pour l'exercice du droit de vote et d'éligibilité
- **NON** à l'initiative populaire «pour l'encouragement des transports publics»