Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 32 (1995)
Heft: 1204

Artikel: NLFA : une improvisation coûteuse
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1015414

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

NLFA

Une improvisation coûteuse

La décision de creuser deux tunnels repose la question du financement de ces grands chantiers et met en évidence la précipitation qui a présidé au vote populaire. On s'interrogera aussi quant aux limites d'un accord sur le transit, négocié dans la perspective d'un marchandage politique où a pesé de tout son poids le problème des 40 tonnes. Deux contributions au débat.

LE NOUVEAU SYSTÈME FERROVIAIRE

Dans son Annexe 2, l'Accord sur le transit entre la Suisse et l'Union européenne prévoit::

La Suisse s'engage à procéder aux aménagements ci-après:

- une nouvelle ligne entre Arth-Goldau et Lugano, avec un tunnel de base au Saint-Gothard (environ 50 km) et un autre sous le Monte Ceneri (13 km);

- percement d'un tunnel de base au Lötschberg (environ 30 km).

Ensemble, ces deux axes forment l'épine dorsale du système ferroviaire suisse modernisé. La durée des travaux s'échelonnera sur 7 à 10 ans au Lötschberg et sur 12 à 15 ans au Saint-Gothard. Les premiers éléments du nouveau réseau de transit seront ouverts au trafic d'ici à 2005.

(*pi*) Le Conseil fédéral a décidé: on percera simultanément les tunnels du Lötschberg et du Gothard. Le débat devrait donc être clos sur ce point, le parlement et le peuple ayant déjà donné leur aval. Le gouvernement n'a fait que mettre un terme à la polémique qu'il avait lui même fait surgir. Point final, aimerait-on dire.

Voter encore une fois

Mais il n'en est rien, car le peuple sera immanquablement appelé à se prononcer une nouvelle fois, puisque, nouveauté, le programme est désormais assorti d'un mode de financement qui sera, c'est certain, attaqué par un référendum.

Et là se pose un problème de procédure, le Conseil fédéral n'ayant pas respecté le principe d'unité de la matière. Il avait par exemple été reproché aux socialistes, avec leur initiative pour une réduction de moitié des dépenses militaires, de proposer simultanément un affaiblissement de l'armée et une affectation des économies dans le secteur social. Le Conseil fédéral admettait du bout des lèvres de soumettre tout de même ce texte au vote populaire, mais il n'est pas certain qu'il soit suivi par les Chambres. Or, que nous propose aujourd'hui le Conseil fédéral ? Un procédé à peu près semblable: la construction des deux axes décidés, mais en échange d'une augmentation de 15 centimes du litre d'essence pendant la durée des travaux.

On voit le problème: on peut être favorable aux deux tunnels mais opposé à ce mode de financement; on peut vouloir Lötschberg et Simplon, mais préférer recourir à l'emprunt pour en payer le percement. Dans ce cas, que voter? La réponse est d'autant moins claire que le Conseil fédéral n'a pas encore expliqué les conséquences d'un refus: le projet sera-t-il redimensionné – retour donc à l'état de l'avant 20 février – ou bien les deux axes seront-ils construits en ayant recours à un autre mode de financement?

La décision du Conseil fédéral oblige le parlement à prendre ses responsabilités: il ne suffit pas de décider d'une infrastructure, encore faut-il en assurer le financement. On ne voit guère de problèmes à ce niveau-là: le parlement a tout loisir d'amender une proposition. Mais le peuple n'a pas cette faculté. On voit donc la nécessité d'affiner les instruments de la démocratie directe. Il faudrait, en l'occurrence, poser clairement deux questions distinctes:

1. Acceptez-vous d'augmenter de 15 centimes le prix du litre d'essence pour assurer le financement de la construction de deux nouveaux axes alpins?

2. En cas de refus, le percement des deux axes doit-il être maintenu en ayant recours à un autre mode de financement (emprunt)?

Les juristes nous diront que ce n'est pas possible. Voire. Ils avaient bien réussi, pour la TVA, à donner au peuple la possibilité de se prononcer sur le principe et sur le taux du nouvel impôt. Le procédé était certes contestable. Mais rien n'empêche, s'il se révèle nécessaire, de l'affiner et de le rendre légalement possible.

Le fait que la question se pose aujourd'hui montre bien que ce dossier était incomplet lorsqu'il a été soumis au vote populaire. C'est à ce moment qu'il aurait fallu pouvoir se prononcer sur le principe de nouveaux axes alpins et sur leur financement. ■

Les promesses rendent les fous joyeux

(*ag*) Lorsque l'arrêté fédéral sur les transversales alpines fut soumis au peuple qui l'approuva à une large majorité (1 300 000 oui contre 750 000 non), on était à deux mois de la votation sur l'Espace économique européen. Les partisans du rapprochement avec la Communauté y voyaient un prélude à la campagne décisive; ils redoutaient que le refus de l'accord sur le transit ne remette en cause l'EEE lui-même. L'objet ferroviaire était donc jugé en fonction d'un autre rendez-vous. Les opposants à l'EEE firent le même raisonnement; ils résistèrent à la tentation d'engager une bataille avancée. Ainsi le peuple vota pour les NLFA avec, en tête, une autre préoccupation. Le conseiller fédéral Ogi, lors des négociations, avait eu la même attitude: aboutir à tout prix sur le transit alpin, en évitant que la CE ne pose le problème des 40 tonnes. Il ne craignit pas, dans son style, de surenchérir sur l'offre. Il assura son succès, mais comme l'a dit un des meilleurs connaisseurs des affaires étrangères: à quel prix! Alors que, dans d'autres domaines, les négociateurs suisses se battaient pied à pied

●●●