Transports

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **35 (1998)**

Heft 1364

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Deux wagons à accrocher

Un oui de sagesse politique aux deux prochaines votations ferroviaires.

La Suisse serait-elle en passe de donner une leçon de sagesse politique à l'Europe? C'est une des conclusions que nous pourrions tirer d'un oui le 29 novembre prochain aux deux votations ferroviaires: l'une qui définit le programme des grandes constructions et l'autre son mode de financement (lire ci-dessous).

Milieux routiers et légitimité démocratique

Bien des dirigeants européens aimeraient disposer d'une assise aussi solide qu'un vote populaire pour faire taire les milieux routiers, eux qui étaient opposés en septembre à la redevance poids lourds et le seront en novembre aux grands chantiers ferroviaires. Ce qui se termine souvent chez nos voisins par un forcing avec blocage des routes par les camions – système où la démocratie ne sort pas gagnante – pourrait ainsi en Suisse être résolu par des votes populaires à la légitimité évidemment incontestable.

Cette sagesse dont nous pourrions nous vanter dès le 29 novembre ne signifie pourtant pas que les solutions trouvées tiennent de la perfection. Pas grand-chose à redire sur le mode de financement des grands ouvrages ferroviaires: l'utilisation de la redevance poids lourds et d'une partie de l'impôt sur les carburants est l'application du principe des taxes environnementales; elles servent à mettre sur le marché des alternatives – des solutions ferroviaires – aux comportements que l'on souhaite voir modifier – le transport de marchandises par la route. Le relèvement de la TVA met à contribution les consommateurs alors que le recours à l'emprunt permet de faire participer les générations futures, qui profiteront encore de ces investissements.

Le programme de constructions tient davantage, quant à lui, du saupoudrage destiné à s'assurer les votes de toutes les régions du pays que de la concentration rationnelle sur la solution la plus efficace. Nous l'avons toujours dit: question capacité, un seul nouveau tunnel serait suffisant pour les trente prochaines années au moins, d'autant plus que des réserves technologiques existent encore (par exemple diminuer la distance entre les convois après adaptation de l'équipement de sécurité). Mais nous ne ferons pas la fine bouche: la démocratie directe a son prix et il est temps d'ailleurs que la Suisse participe à la diminution des temps de parcours des voyageurs sur les grands axes européens, objectif que remplissent aussi bien le Lötschberg que le Gothard. Nous ne pouvons guère réaliser de lignes à grande vitesse, mais nous sommes en mesure de moins «perdre» de temps en passant les Alpes.

Quant à l'achèvement de Rail 2000, au raccordement au réseau européen à grande vitesse – un sujet qui intéresse particulièrement les Romands – et aux mesures de lutte contre le bruit, c'est le mérite de l'arrêté fédéral que de leur procurer à la fois une assise politique et financière. *pi*

Les Romands, le Lötschberg, le TGV

Nous nous sommes toujours interrogés sur l'engouement des Romands pour le Lötschberg. Que peut bien apporter ce tunnel à un Genevois, un Fribourgeois ou un Vaudois? La garantie que le Simplon restera un axe important? Mais alors pourquoi ne pas améliorer le Simplon lui-même? Les Romands ont davantage à se réjouir d'une clause de l'arrêté qui avait été ajoutée sur la pression des Genevois qui espéraient obtenir des fonds pour leur projet de ligne TGV Genève – Mâcon: le raccordement au réseau européen à grande vitesse. C'est 1,2 milliard qui est en jeu et qui profitera effectivement à l'axe Genève-Mâcon, mais aussi à celui Lausanne/Neuchâtel-Frasne et, au-delà, aux TGV Rhin-Rhône et Dijon-Paris. La Suisse romande sera la principale bénéficiaire de cette partie de l'arrêté.

Ce qui sera construit et comment cela sera financé

L'arrêté sur le transit alpin contient bien deux axes sous nos montagnes, mais aussi d'autres grands chantiers qui n'ont rien d'alpin; sont ainsi compris dans l'arrêté:

- un tunnel de base sous le Gothard;
- un autre sous le Lötschberg, en partie à voie unique;
- l'amélioration des liaisons de la Suisse orientale avec la ligne du Gothard;
- l'achèvement de Rail 2000;
- le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à grande performance;
- la protection contre le bruit le long des voies ferrées.

Ces ouvrages coûteront plus de 30 milliards de francs au cours des vingt prochaines années. Les transversales alpines et Rail 2000 absorberont chacun 45% de ce montant, le solde étant à disposition pour le raccordement au réseau européen et la protection contre le bruit.

L'article constitutionnel sur «la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics» prévoit quatre sources de financement:

- les deux tiers de la redevance poids lourds revenant à la Confédération (en moyenne 835 millions de francs par an, ou 1 milliard dès 2005);
- une part de l'impôt sur les carburants; il financera le quart du coût des transversales, soit en moyenne 150 millions de francs par an pendant 20 ans;
- une augmentation de 0,1 point des taux de la TVA, ce qui rapportera 290 millions de francs par an;
- des prêts de la Confédération ou de privés pour un quart des coûts de construction (sans les mesures contre le bruit); ce sont 250 millions de francs qui seront empruntés chaque année pendant 20 ans.

L'ensemble de ces montants alimentera un fonds destiné uniquement à la réalisation de ces projets. Le Parlement fixera chaque année les montants prélevés sur le fonds et leur affectation. *pi*