

1 Le peuple suisse s'est prononcé le 27 septembre 1998 en faveur de l'introduction d'une redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Il a ainsi confirmé une ligne de conduite suivie lors de plusieurs votations. La modernisation du réseau ferroviaire se situe dans le prolongement de cette même ligne. Elle améliorera les transports publics dans toutes les régions du pays et favorisera le transfert du trafic marchandises de la route au rail. Le Conseil fédéral appuie le nouvel article constitutionnel destiné à financer cette modernisation, et ce pour les motifs suivants:

■ Amélioration de la qualité de vie dans tout le pays

Notre réseau autoroutier est achevé dans une proportion de 87 pour cent. Les travaux se poursuivent conformément au calendrier. Chaque année, 1,6 milliard de francs sont alloués à cet effet. On constate cependant que le trafic routier continue à s'intensifier. Si l'on veut éviter l'engorgement des routes et une aggravation des atteintes à l'environnement, il faut renforcer la compétitivité du chemin de fer et améliorer l'offre de transports publics, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Cette modernisation comprend aussi des mesures de réduction du bruit le long des voies, de manière à diminuer les nuisances qui touchent des centaines de milliers de personnes. Moderniser le réseau ferroviaire, c'est donc améliorer la qualité de vie dans toutes les régions du pays.

■ Programme d'impulsions pour la Suisse

La modernisation des chemins de fer coûtera globalement 30,5 milliards de francs. Il s'agit là d'un investissement dans l'avenir de notre pays, qui sera échelonné sur 20 ans à raison de 1,5 milliard de francs par an. Sur ce total, 45 % seront affectés aux NLFA, le reste allant à Rail 2000, aux raccordements au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux mesures d'insonorisation. L'économie suisse tout entière profitera de ce programme d'impulsions. Des dizaines de milliers d'emplois seront créés dans tout le pays.

■ Solution rationnelle sur le plan économique

La décision de remettre à plus tard des voies d'accès jugées non urgentes a permis de réduire le coût des NLFA de quelque 4 milliards de francs. En outre, la mise en exploitation des nouvelles transversales alpines se fera par étapes, de manière à permettre une évolution coordonnée de l'offre et de la demande de transports. Ce choix a paru plus judicieux que l'abandon pur et simple d'un axe ferroviaire. En effet, le fait de renoncer à l'aménagement du Lötschberg n'aurait permis d'économiser qu'entre 1 et 2 milliards de francs dans le meilleur des cas (soit 3 à 6 % du coût total). En outre, l'abandon d'un des deux axes aurait nécessité un aménagement beaucoup plus important de l'autre. Dans le but également d'échelonner les dépenses, Rail 2000 sera aussi réalisé en deux étapes. De plus, l'amélioration de l'offre se fera en recourant dans une proportion accrue à des technologies de pointe plutôt qu'en réalisant des ouvrages coûteux.

■ Financement équilibré

Le Conseil fédéral et le Parlement ont veillé à trouver des modes de financement qui tiennent compte du principe de causalité. On a tenu compte des critiques selon lesquelles ce financement ne doit pas trop grever le trafic routier et renoncé à une imposition supplémentaire des carburants (augmentation de 10 centimes du prix du litre d'essence). Près de la moitié du coût

total sera financée par la redevance poids lourds acceptée par le peuple le 27 septembre 1998. Cette redevance doit promouvoir le transfert du trafic marchandises vers le rail et contribuer ainsi à une utilisation plus intense des NLFA. Près de 20 pour cent des ressources financières nécessaires proviendront indirectement de l'étranger.

■ Amélioration de l'accessibilité de notre pays

Certains ont objecté que la modernisation du réseau ferré profiterait exclusivement au trafic marchandises à travers les Alpes et affirmé qu'on ferait ainsi un "cadeau" à l'Europe. Ce n'est nullement le cas. Les NLFA, d'importants tronçons de Rail 2000 et le raccordement au réseau à grande vitesse feront partie intégrante du réseau européen à haute performance. L'Union européenne investit près de 300 milliards de francs dans ce domaine. Ce réseau permettra notamment de relier les grandes agglomérations qui sont situées autour de notre pays et qui comptent parmi les plus importants centres de croissance économique d'Europe. On trouve parmi ces centres urbains des villes situées le long du cours supérieur du Rhin, ainsi que Munich et Stuttgart, Milan et Turin, Lyon et Paris. Une amélioration des transports voyageurs avec ces villes, qui représentent des centres économiques et des espaces de vie particulièrement attractifs, est aussi dans l'intérêt de la Suisse. Si notre pays ne modernise pas son réseau

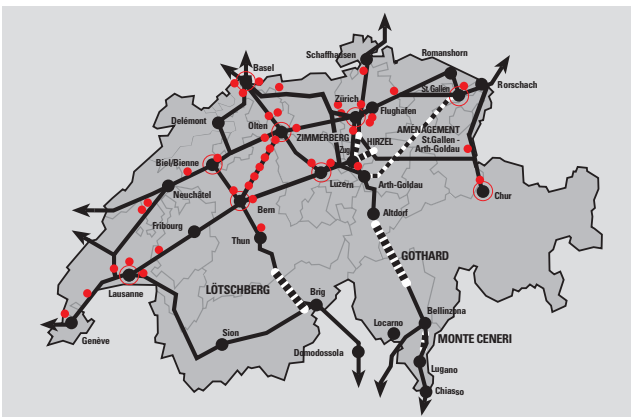
ferroviaire, il sera tenu à l'écart du réseau de trains voyageurs à grande vitesse qui est en train de se développer autour de la Suisse. En outre, la conclusion des accords bilatéraux avec l'Union européenne deviendra impossible.

■ Compétitivité renforcée grâce au réseau des NLFA

Une minorité de députés à l'Assemblée fédérale était d'avis que la réalisation des deux axes des NLFA créerait des surcapacités. Plusieurs propositions demandaient que l'on retarde ou même supprime un des deux axes. La majorité a cependant fait valoir que si un axe était abandonné il en résulterait une capacité insuffisante pour le trafic voyageurs ou que la plupart des trains de marchandises en seraient réduits à emprunter des tronçons de montagne. Dans ces conditions, le rail n'aurait aucune chance par rapport à la route et les efforts en vue de transférer le trafic lourd vers le

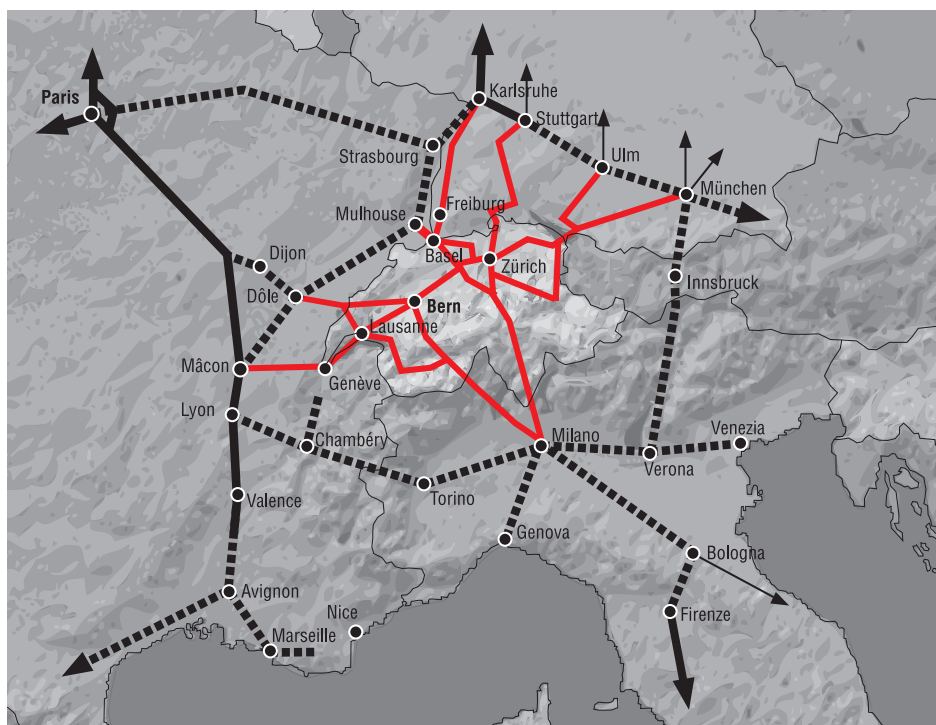
rail auraient manqué leur but. La majorité du Parlement a souligné en outre que la solution comprenant deux axes permettrait de répartir les avantages et les charges liés aux NLFA dans l'ensemble de notre pays. Cette solution rendra possible le raccordement de toutes les régions de notre pays au réseau européen à grande vitesse. De plus, avec la ligne Lötschberg - Simplon, la Suisse sera le premier État à disposer d'un axe de haute performance à travers les Alpes. Cette situation améliorera la compétitivité de notre pays et permettra d'atteindre à temps les objectifs visés par l'article constitutionnel sur la protection des Alpes.

Pour tous ces motifs, le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent d'accepter l'arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics.



- Réseau actuel
- Rail 2000
- ▬▬▬ NLFA + Est Suisse

Les améliorations apportées par Rail 2000 et les NLFA, y compris l'intégration de la Suisse orientale, profiteront à tout le pays. Le réseau ferroviaire modernisé offrira de meilleures liaisons avec l'étranger.



- Lignes RGV actuelles
- - -** Lignes RGV projetées
- NLFA, voies d'accès et raccordement RGV

Les NLFA et leurs voies d'accès relieront la Suisse au réseau européen à grande vitesse par l'axe nord-sud. Les liaisons de la Suisse orientale avec Stuttgart et Munich en seront notablement améliorées, tandis que la Suisse occidentale disposera d'un meilleur accès au TGV par Genève, l'arc du Jura et Bâle. Dans les deux cas, les temps de parcours seront ainsi sensiblement raccourcis. La Suisse deviendra de ce fait la plaque tournante du trafic européen à grande vitesse. Sans cette modernisation, notre pays restera à l'écart.