année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Dossier **Dossier: Geschichte der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)**

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Dupraz, Laure
Escher, Regina
Füzesséry, Alexandre
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Dupraz, Laure; Escher, Regina; Füzesséry, Alexandre; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Dossier: Geschichte der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), 1983 - 2004*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 12.10.2024.

Inhaltsverzeichnis

Kein vorgezogener Linienführungsentscheid für die NEAT (BRG 83.065) 1
Diverse regionale Forderungen bezüglich des Linienführungsentscheides der NEAT 1
Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT; BRG 90.040) 3
Mise en œuvre de la NLFA: Concurrence entre les tunnels (1993) 9
Demande d'un rapport sur Rail 2000 et les NLFA (Po. 93.3619) 13
Mise en œuvre de la NLFA: Avant-projets des axes du Lötschberg et du Gothard (1994) 13
Crédit de transition pour les NLFA (MCF 95.027) 14
Adjudication publique de manière à permettre le jeu de la libre concurrence (Po. 95.3339) 14
Réalisation et financement de l'infrastructure des transports publics (MCF 96.059) 15
Volksinitiative zur Finanzierung aufwendiger und langfristiger Infrastrukturvorhaben (1996–1997) 21
Zusatzkredit und Freigabe der gesperrten Mittel für die NEAT (BRG 03.058) 21

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
WWF	World Wide Fund for Nature
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
EMD	Eidgenössisches Militärdepartement, heute: Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)
GVK-CH	Eidgenössische Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
FTP	Fonds de financement des transports publics
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
WWF	World Wide Fund for Nature
TGV	Train à grande vitesse
DMF	Département militaire fédéral, aujourd'hui: Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS)
CGST	Commission de la conception globale suisse des transports
ASTAG	Association suisse des transports routiers
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationelle du trafic

Kein vorgezogener Linienführungsentscheid für die NEAT (BRG 83.065)

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.06.1983
REGINA ESCHER

Für weniger dringlich als die neuen Haupttransversalen (NHT) hält der Bundesrat den Bau einer neuen Bahn-Alpentransversale. Dementsprechend verschob er den Entscheid über die Linienwahl (Splügen- oder Gotthard-Tunnel). In diesem Zusammenhang ist auf die grundsätzlichen Probleme der schweizerischen Transitpolitik hinzuweisen. Seit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels hat der Schwerverkehr auf dieser Strecke massiv zugenommen. Folge hiervon ist einerseits eine starke Umweltbelastung in den betroffenen Regionen und andererseits ein Rückgang des Anteils der SBB am transalpinen Güterverkehr. Diese Entwicklung ist im Berichtsjahr noch gefördert worden durch den Beschluss des Bundesrates, die bisherigen Sperrzeiten für den Schwerverkehr am Gotthard und am San Bernardino versuchsweise aufzuheben. Empört über diese Massnahme zeigte sich insbesondere die SPS. [1]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.10.1984
CLAUDE LONGCHAMP

Ähnliche Tendenzen machten sich auch im Parlament bemerkbar. **Beide Kammern nahmen zur Kenntnis, dass der Bundesrat eine Dringlichkeit für die** von der GVK geforderten **neuen Eisenbahn-Alpentransversalen in diesem Jahrhundert nicht mehr sieht**. Der Nationalrat überwies ein Postulat, welches Abklärungen über den Ausbau der Verbindung Bern-Basel verlangt. Um die durch die Doppelspur der Linie Bern-Lötschberg-Simplon entstehenden neuen Kapazitäten voll nutzen zu können, sollen Anschlussmöglichkeiten in der ganzen Nordwestschweiz geprüft werden. [2]

Diverse regionale Forderungen bezüglich des Linienführungsentscheides der NEAT

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 26.12.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Keineswegs befriedigt vom Projekt «Bahn 2000» zeigte sich die Tessiner Regierung. Sie besteht darauf, dass mit dem vorgesehenen Ausbau der Ost-West-Achse eine neue Eisenbahn-Alpentransversale verbunden wird und hält das Konzept eines Eisenbahnnetzes des 21. Jahrhunderts für unvollständig, wenn der Wunsch nach einer schnelleren Alpendurchquerung nicht einbezogen wird. Nachdem Bundesrat und Parlament ein neues Alpenbahnprojekt vorläufig zurückgestellt hatten, da die Transportkapazitäten mit dem Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur bis nach der Jahrtausendwende genügten, kritisierten sowohl die Regierungen der **Kantone im Einzugsgebiet des Gotthards als auch diejenigen der Ostschweiz** diesen Entscheid als verfehlt: Der Bau einer neuen Alpentransversale dürfe nicht allein von Verkehrsprognosen und dem finanziellen Ertrag abhängen; entscheidend sei die neue Konkurrenzfähigkeit einer solchen Bahn gegenüber der Strasse und die Verminderung der sozialen Kosten vor allem in bezug auf die Belastung der Umwelt. Weil zudem die Kapazität der Gotthard-Autobahn wegen des rasch zunehmenden Schwerverkehrs in absehbarer Zeit voll ausgelastet sei und sich das Problem einer zweiten Autotunnelröhre stelle, **drängten** sie **auf einen raschen Entscheid**, denn nur mit einem vorher spruchreifen Bahn-Basistunnel könne der weitere Ausbau der N 2 und somit eine noch stärkere Abwanderung des Verkehrs auf die Strasse verhindert werden. **Bezüglich der Linienführung** (Gotthard- oder Splügen-Basistunnel) **gingen die Meinungen allerdings nach wie vor auseinander**. Mit einer Eingabe an den BR forderten die Ostschweizer Kantone (AI, AR, GL, GR, SG, SH, TG), die Planungsgrundlagen für die Splügenbahn voranzutreiben, damit beide Varianten vergleichbar werden und bald ein Entscheid getroffen werden könne. [3]

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 27.12.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Mit einer parlamentarischen Initiative (Pa.Iv. 85.236) unterbreitete Ständerat Cavelty (cvp, GR) **eine nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch politisch gezielte Verständigungslösung: das «Alpen-Y»**, das die Vorteile der beiden umstrittenen Varianten in einem einzigen, billigeren Projekt vereinen soll. Dieser Y-Tunnel würde im Süden oberhalb Biasca im Bleniotal beginnen und sich südlich von Disentis in zwei Aste, einen westlichen nach Amsteg (UR) und einen östlichen nach Trun (GR), aufteilen. Zwischen Amsteg und Erstfeld würde an die bestehende Gotthardbahn, in Trun an eine neu zu erstellende Normalspurstrecke Disentis–Chur angeschlossen. Während die an der Gotthardstrecke liegenden Kantone diesen Vorschlag mindestens für prüfenswert hielten, zeigten sich die Ostschweizer ablehnend und kritisierten insbesondere, dass mit der Y-Variante der gesamte Nord-Süd-Verkehr nach Biasca geführt und sich in den Raum Bellinzona–Chiasso–Mailand ergiessen würde. Die Anhänger der Splügenbahn wiesen daher einmal mehr auf die Vorteile einer Linienführung über Chur nach Chiavenna–Mailand hin, welche auch von Vorarlberg und der Lombardei bevorzugt wird (Siehe auch Po. 85.518). Nachdem die vier Bundesratsparteien in ihrem gemeinsamen Aktionsprogramm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (siehe auch Mo. 84.551) für die stärkere Verlagerung des Nord-Süd-Transit-Schwerverkehrs auf die Schiene plädiert und auf einen möglichst raschen Linienentscheid bezüglich einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale gedrängt hatten (siehe auch Mo. 85.592), fand auch im Nationalrat ein Meinungsumschwung statt, wobei vor allem verkehrspolitische und ökologische Argumente ausschlaggebend waren: Gegen den Willen des Bundesrates überwiesen die Volksvertreter in ihrer Dezembersession mit 107 zu 32 Stimmen eine Motion (Mo. 84.452) des Tessiner Freisinnigen Salvioni, die das Vorantreiben der Planungsarbeiten und – in einem nur als Postulat überwiesenen Teil – einen beschleunigten Baubeginn der neuen Alpendurchquerung verlangte. [4]

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 17.12.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Die im Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn 2000» wieder aufgeworfene Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale beschäftigte Parlament und Öffentlichkeit im Berichtsjahr weiter. Nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Schnellbahnvorhaben Deutschlands und Italiens und die damit verbundene Gefahr einer Umfahrung der Schweiz, sofern diese weiter als «Bremsklotz» im internationalen Nord-Süd-Verkehr wirke, war man sich einig über die Dringlichkeit eines Schweizer Alpenbahnprojekts. Mit einer auch von der kleinen Kammer gutgeheissenen Motion des Tessiner Nationalrats Salvioni (fdp) (Mo. 84.452) wurde die Landesregierung aufgerufen, die Verhandlungen für die notwendige Koordination und die Finanzierung auf europäischer Ebene in die Wege zu leiten und die Frage des Nord-Süd-Transits auf der Schiene als vorrangige Aufgabe der Aussenpolitik zu behandeln. Eine vom Nationalrat als Postulat überwiesene **Motion** Schmidhalter (cvp, VS) (Mo. 86.597) forderte den Bundesrat ebenfalls auf, **den Linienführungsentscheid für eine neue Alpenbahntransversale voranzutreiben und zwar auf der Grundlage eines zusammen mit den Nachbarländern zu entwerfenden Konzepts «Eurorail 2000»**. Die Transportminister Deutschlands, Österreichs, Italiens und der Schweiz setzten einen gemeinsamen Ausschuss ein, der Vorstellungen über die Zukunft der Alpenbahnen und allfälliger neuer Basistunnels bis Ende 1987 ausarbeiten soll. Auch der Europarat unterstützte zur Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene den Bau neuer Alpenbahntransversalen. [5]

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.12.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Bezüglich der Linienführung einer neuen Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz gingen die Meinungen nach wie vor auseinander, wobei Italien zusammen mit den Ostschweizer Kantonen die Splügenvariante forcierte. Eine im Auftrag der Ständeratskommission erstellte Expertise über die Realisierbarkeit eines «Alpen-Y» als Alternative zu einem Splügen- oder Gotthard-Basistunnel kam zum Schluss, dass eine solche Y-Linienführung sich gut in das bestehende und geplante europäische Schienennetz einfügen würde. Nachdem der Bündner Standesvertreter Cavelty (cvp) seine diesbezügliche parlamentarische Initiative zurückgezogen hatte, überwiesen beide Räte gleichlautende Kommissionsmotionen. Danach sollen die Entscheidungsgrundlagen für die neue Alpenbahntransversale unter Einbezug des Y-Vorschlags und der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie (siehe auch Mo. 85.490) so aufgearbeitet werden, dass ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der «Bahn 2000» gefällt werden kann. **Der Bundesrat beauftragte in der Folge eine Expertenkommission, die vier diskutierten Varianten bis Ende 1987 einer vergleichenden Analyse zu unterziehen**. [6]

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT; BRG 90.040)

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.12.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Auf Ende Jahr erarbeiteten Experten unter der Leitung des EVED **Entscheidungsgrundlagen zu einem Bau- und Linienführungsentscheid für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) durch die Schweiz**. Untersucht wurden die vier Varianten Lötschberg-Simplon, Gotthard, Ypsilon und Splügen, letztere mit zwei Untervarianten. Dabei erfolgten die Abklärungen für alle geprüften Linienführungen gleichwertig, so dass eine Entscheidung aufgrund gleichwertiger Unterlagen getroffen werden kann. Die Projektleitung befasste sich auch mit der Orientierung der direkt interessierten Kantone und der zuständigen Stellen in den Nachbarländern (siehe auch Ip. 86.112). An einer Pressekonferenz im Dezember präsentierte der scheidende EVED-Vorsteher Schlumpf den Zwischenbericht und orientierte über das weitere Vorgehen. Nach dem Grundlagenpapier über die NEAT sollen Berichte über die Zweckmässigkeit und die Umweltverträglichkeit der einzelnen Varianten verfasst und darauf das Vernehmlassungsverfahren eröffnet werden. Den Variantenentscheid will der Bundesrat erst nach Vorliegen dieser Ergebnisse treffen, wobei er ankündigte, die Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte im Laufe des Jahres 1988 zu verabschieden. [7]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Die Vernehmlassung führte zu einer Häufung von kontroversen Stellungnahmen und Analysen in den Medien. Wie erwartet setzten sich die Kantonsregierungen für die geographisch am nächsten bei ihnen durchführende Variante ein: Die Westschweiz und Bern favorisierten die Lötschberg-Simplon-Lösung, die Kantone der Innerschweiz (Uri allerdings nur mit Vorbehalten) und der Nordwestschweiz sowie Zürich, Schaffhausen und Tessin votierten für einen Gotthardbasistunnel, und die Ostschweiz verlangte die Einlösung des historischen «Ostalpenbahn-Versprechens». Schon vor der Vernehmlassung war die Bevorzugung der Gotthard-Variante durch die SBB beziehungsweise des Lötschbergtunnels durch die BLS bekannt. Von den politischen Parteien wurden im Berichtsjahr erst wenige Stellungnahmen abgegeben, und die FDP verlangte gar eine Fristverlängerung, um den Delegiertenrat über die Antwort entscheiden zu lassen. Demgegenüber sprach sich der TCS für einen raschen Bau der NEAT aus, ohne aber zur Linienwahl Position zu beziehen.

Die dem Umweltschutz verpflichteten Verbände zeigten sich gegenüber der Notwendigkeit einer neuen Transitlinie skeptisch. Im Sinne eines Kompromisses stellte sich der VCS nach einigem Zögern hinter eine sogenannte Netz-Variante, die zuerst von der LITRA in die Diskussion gebracht worden war. Diese sieht vor, sowohl am Gotthard als auch am Lötschberg einen Basistunnel zu bohren, dafür aber auf die aufwendigen und nur mit schweren Eingriffen in die Landschaft zu verwirklichenden neuen Zufahrtslinien zu verzichten. Eine derartige Lösung wurde ebenfalls von der SP gewünscht, welche – wie auch der Schweizerische Bund für Naturschutz (SBN) und der VCS – ihre Zustimmung zur NEAT von flankierenden Massnahmen zur Reduktion des Strassenschwerverkehrs abhängig machte. Die Grüne Partei der Schweiz sprach sich grundsätzlich gegen den Bau einer NEAT aus, da neue Verkehrswege nicht eine Umlagerung der Verkehrsströme auf die Schiene, sondern bloss zusätzlichen Verkehr bringen würden. [8]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.04.1989
SERGE TERRIBILINI

Lors de la **procédure de consultation**, entamée à la fin de 1988, les cantons romands ainsi que celui de Berne constituèrent un front commun en faveur de la variante Lötschberg-Simplon. Treize cantons, de Suisse centrale essentiellement, prirent position en faveur de la variante du Gothard. La variante du Splügen fut rapidement abandonnée, au grand dam des cantons de Suisse orientale (AI, AR, GL, GR, SG et TG). Les CFF, quant à eux, se prononcèrent publiquement en faveur de la variante Gothard, ce qui provoqua une vive controverse, les défenseurs du Lötschberg-Simplon accusant la régie d'outrepasser ses fonctions. [9]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.05.1989
SERGE TERRIBILINI

Le choix du Conseil fédéral, rendu public le 10 mai, est **une solution de compromis** entre la dimension européenne du projet et la satisfaction de revendications régionales. Elle comprend **deux tunnels de base; le Gothard (49 km), choisi à titre principal, et le Lötschberg-Simplon (28 km)** à titre complémentaire. Finalement, au sujet du Gothard, le Conseil fédéral abandonna la variante du Gothard-est pour laquelle les cantons de Suisse orientale avaient mené une importante campagne de dernière minute afin d'être tout de même impliqués géographiquement par la NLFA. Selon lui, si cette version avait quelques avantages dans la recherche d'un consensus, elle présentait toutefois trop d'inconvénients, notamment un délai de construction trop long. Cependant, le gouvernement a annoncé son intention d'entreprendre une série de travaux qui amélioreront la liaison de cette région à la ligne du Gothard. Le prix des travaux pour les deux tunnels,ainsi que les différents accès et raccordements devraient s'élever à quelques CHF 7.6 milliards (non compris les aménagements pour la Suisse orientale et romande). Le Conseil fédéral a décidé qu'il tirerait une partie de l'argent nécessaire aux investissements des droits de douane sur les carburants. La part ainsi couverte pourrait se situer entre 30 et 40 pour cent.

Selon toute vraisemblance, la NLFA ne pourra pas entrer en fonction avant l'an 2010. Or, la pression de la CE afin que la Suisse accepte le transit des camions de 40 tonnes s'accentuant, le Conseil fédéral a estimé urgent de lui offrir des couloirs de ferroutage. C'est pourquoi il a décidé de débloquer un montant de CHF 1.465 milliards afin qu'en 1994, en tant que solution intermédiaire, le Gothard et le Lötschberg soient aménagés de manière à augmenter leurs capacités; au Gothard, le nombre de camions pouvant être chargés sur des trains devrait passer de 114'000 à 363'000 annuellement et au Lötschberg de zéro à 115'000, ce dernier pouvant recevoir les camions les plus hauts. [10]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Exposant dans les détails sa décision de 1989, **le message sur la NLFA a été présenté par le Conseil fédéral**. Le gouvernement motive son choix par la nécessité pour la Suisse de faire face au développement des transports européens en s'y intégrant judicieusement et en offrant une solution de rechange crédible à son refus d'ouvrir un corridor routier pour les camions de 40 tonnes. Alptransit pourrait donc permettre de transférer une partie du trafic de marchandises et de voyageurs, dont l'augmentation future est prévisible sur l'axe nord-sud, de la route au rail. Cela protègerait la zone alpine et, plus généralement, participerait d'une politique des transports respectueuse de l'environnement. Le Conseil fédéral prévoit ainsi l'établissement de deux voies comprenant la construction des tunnels de base du Gothard, entre Amsteg et Bodio, long de 49.2 km et de son complément, au Lötschberg, d'une longueur de 28.4 km entre Frutigen et Gampel/Rarogne (voir carte). Pour intégrer les diverses parties du pays à ces deux lignes, des raccordements spécifiques devraient être établis avec la Suisse orientale et la Suisse romande.

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 26.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Contrairement au chiffre de CHF 7.6 milliards annoncé l'an passé, **le prix total pour la réalisation de ces deux tronçons ainsi que leurs votes d'acces et de raccordements se monte, dans le message, à CHF 10.1 milliards**. La Confédération devrait réunir ces fonds et les mettre à disposition des chemins de fer sous forme de prêts remboursables. Elle s'en procurerait l'essentiel sur le marché des capitaux mais aurait également recours au produit des droits d'entrée sur les carburants à raison de 25 pour cent. [11]

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 27.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Les réactions à ce message furent de divers ordres. Si l'UDC, le PDC et le PRD se sont montrés satisfaits, les écologistes ont rejeté catégoriquement toute construction de NLFA, estimant que cela n'est ni nécessaire, ni supportable pour l'environnement et que toute nouvelle offre de transport ne ferait qu'accroître le trafic. Les socialistes ont exigé un prélèvement plus élevé sur le produit des droits d'entrée sur les carburants qui soit octroyé, de surcroît, à fonds perdus. Au contraire, l'ACS (Automobile Club de Suisse) et la FRS (Fédération routière suisse) ont demandé de revoir à la baisse cette forme de contribution. [12]

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 28.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La commission du Conseil national a entamé ses délibérations durant l'été. A son avis, le montant total pour Alptransit se situera probablement aux alentours de 18 milliards de francs plutôt que de 10.1. Elle a, d'autre part, **pris connaissance des demandes de divers cantons concernant la NLFA**. Celui d'Uri exige le prolongement du tunnel du Gothard sur 8 km, d'Amsteg à Erstfeld, ainsi que des mesures d'accompagnement pour réduire l'impact d'Alptransit sur l'environnement. Le Tessin, pour sa part, désirerait, entre autres, le contournement de Bellinzone à l'aide d'un tunnel. Le Valais, quant à lui, refuse que le tunnel du Lötschberg débouche à Garnpel et demande sa prolongation jusqu'à Brigue ainsi que la construction d'un embranchement vers Loèche pour desservir le Valais central. [13]

POSTULAT
DATUM: 29.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Les cantons de Suisse orientale ont été particulièrement soucieux de raccorder leur région à la NLFA. Le Conseil national a, à ce sujet, transmis le postulat Ruckstuhl (pdc, SG; Po. 90.335). D'autre part, proposition fut faite, à cette fin, de percer un tunnel entre Arth-Goldau et Pfäffikon (SZ). Dans le même but, mais concernant plus spécifiquement les Grisons, le conseiller aux Etats L.M. Cavelty (pdc, GR) a lancé l'idée d'une variante 'mini Y' Coire-Trun-Gothard, en tunnel par Trun et Sedrun. [14]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 30.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La Suisse occidentale s'est, elle aussi, montrée attentive à son lien avec Alptransit, demandant, par la voix de la Conférence ferroviaire romande, une revalorisation du Simplon par le biais d'un raccordement au réseau TGV français, ce qui nécessiterait la construction du tronçon Genève-Mâcon. Par ailleurs, une solide opposition au projet du Conseil fédéral s'est créée dans le Kandertal (BE), emmenée par l'organisation "Pro Frutigen"; celle-ci désire un rallongement du tunnel du Lötschberg afin de protéger l'environnement de la vallée. [15]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Les **revendications régionales** concernant des modifications du projet de NLFA (nouveaux tunnels ou raccordement) se sont poursuivies. Outre celle du canton des Grisons, ce fut celle du Valais qui occupa le devant de la scène. En début d'année, le Conseil fédéral a nettement rejeté la demande de ce canton de rallonger le **tunnel du Lötschberg et d'en faire un Y** dont l'une des branches déboucherait dans le Valais central (liaison avec la Suisse romande) et l'autre vers le Simplon (liaison vers l'Italie). Le gouvernement a déclaré que cela engendrerait des coûts supplémentaires trop importants, prolongerait de beaucoup les travaux (ce qui ne permettrait pas de fournir rapidement un service de ferroutage par cette voie) et qu'il ne pouvait plus revenir sur la planification, le message sur la NLFA ayant déjà été présenté aux Chambres. Toutefois, le Conseil d'Etat valaisan a ensuite fait une proposition de compromis: garder le principe du Y, mais avec des tunnels plus courts. Le Valais a trouvé, à cette occasion, l'appui des cantons romands et de Berne. [16]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Lors du débat au **Conseil national**, la majorité des groupes s'est prononcée pour l'entrée en matière. Certains (PDC) ont insisté sur la nécessité de préserver l'environnement dans le cadre de ce projet, d'autres (AdI et PL) se sont inquiétés de l'explosion des **coûts de la NLFA**. Les écologistes, en revanche, ont proposé de ne pas entrer en matière; ils remettaient globalement en cause le phénomène de la mobilité croissante et jugeaient les NLFA absurdes. Les démocrates suisses se sont également prononcés pour le renvoi, estimant que Alptransit était une ingérence de la CE dans la souveraineté helvétique. Les automobilistes ont fait de même, car ils désiraient que Bruxelles prenne en charge les 25 pour cent du financement qui doivent être puisés dans la caisse sur le produit des droits d'entrée sur les carburants. La Chambre a cependant accepté le projet de sa commission. Celui-ci, afin de répondre aux désirs des régions concernées et de pouvoir prendre en compte les contraintes locales, laisse une certaine flexibilité dans la localisation des entrées et sorties des tunnels. De la sorte, les autres revendications (venant notamment de Zurich, du Valais, de Lucerne et du Tessin) n'ont pas été retenues. En outre, de nombreuses propositions ont été rejetées. Ce fut notamment le cas, principalement pour des raisons financières, de celles de certains élus valaisans qui ont repris le projet de leur canton (Y). Il en alla de même de celles des députés alémaniques Biel (adi, ZH) et Luder (udc, BE) qui désiraient renoncer à la construction du tunnel du Lötschberg. Celles dés socialistes et des écologistes, qui visaient à obtenir des garanties supplémentaires en faveur de la protection de l'environnement et à prendre des mesures contraignantes afin de faire

passer le trafic de transit de la route au rail, furent également repoussées. [17]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.09.1991
SERGE TERRIBILINI

Au **Conseil des Etats**, si personne ne s'est opposé à l'entrée en matière, beaucoup se sont cependant inquiétés des coûts du projet; le montant prévu à l'origine a été estimé largement insuffisant, la barre des CHF 20 milliards devant certainement être allègrement dépassée. Certains ont même parlé de CHF 40 milliards, auquel il faut rajouter quelques milliards de plus pour les travaux supplémentaires visant à satisfaire les aspirations des divers cantons. Pourtant, si A. Ogi a demandé de ne pas surcharger le projet d'adjonctions supplémentaires, la petite chambre a accepté, en plus du projet de base, toutes les propositions régionalistes adoptées par sa commission. Ainsi en alla-t-il du double embranchement en Valais du Lötschberg à Rarogne et à Mundbach à côté de Brigue (ce qui ajoute plus de 10 km de tunnel), du raccordement des Grisons au Gothard permettant d'éventuelles extensions en direction de la Surselva et dans la région de Luino et du lac de Côme pour le Tessin. En outre, la Suisse romande a obtenu que les liaisons TGV avec la France puissent se faire aussi par Boncourt, les Verrières et Vallorbe en plus de Bâle et Genève comme le prévoyait le projet du gouvernement. Par ailleurs, une proposition de la majorité de la commission et défendue par Danioth (pdc, UR), obligeant le trafic de marchandises à passer en principe de la route au rail afin de soulager l'environnement et les régions traversées, a été acceptée. [18]

ANDERES
DATUM: 25.09.1991
SERGE TERRIBILINI

La grande chambre a, au vote nominal par 93 voix à 87, **rejeté la disposition introduite par le Conseil des Etats prévoyant que le transit de marchandises à travers les Alpes se fasse en principe par le rail**. La majorité bourgeoise a argué que cette mesure allait à l'encontre du libre choix du moyen de transport. En revanche, la Chambre, sur proposition de sa commission, a accepté la solution du Y valaisan, mais a rejeté, pour des raisons financières, les liaisons en faveur des Grisons et du Tessin (excepté pour Luino) (voir aussi MCF 91.042), ainsi que la possibilité pour le Jura de se raccorder au réseau TGV. Elle s'est encore nettement opposée à une proposition Günter (adi, BE) qui voulait supprimer la ligne du Lötschberg. [19]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Dans la suite de la **procédure d'élimination des divergences**, le Conseil des Etats a abandonné son exigence de transférer de façon contraignante le trafic de transit de la route au rail, et a adopté une proposition de compromis demandant que l'on tende, par des mesures appropriées, à favoriser en principe ce transfert. Par contre, il a maintenu l'option de prolonger le Gothard vers la Surselva (GR), ainsi que le raccordement au TGV par le Jura. Enfin, le Conseil national, emmené par les groupes bourgeois, a accepté la proposition de compromis de la petite chambre, alors que la gauche et les écologistes l'ont estimée trop peu contraignante. Il a aussi adopté la formule du Conseil des Etats sur l'intégration du Jura dans le réseau à haute vitesse. Cependant, il a maintenu son refus de voir le tunnel de base du Gothard prolongé vers la Surselva. Pour cette dernière divergence, la petite chambre s'est ralliée au Conseil national, mais a adopté un postulat reprenant cette exigence. En votation finale, le projet a été largement accepté par le parlement. [20]

POSTULAT
DATUM: 04.10.1991
SERGE TERRIBILINI

En outre, le Conseil national a transmis un **postulat** (Po. 91.3112) du groupe radical-démocratique **qui demande au gouvernement de faire comprendre à la CE que les travaux pour la construction de la NLFA ne commenceront que lorsque le traité sur le trafic de transit sera mis sur pied**. [21]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, le Conseil fédéral a présenté son **message complémentaire sur la NLFA** concernant **l'intégration de la Suisse orientale à ce projet** (BRG 91.042), ce qui était prévu dans le message de 1990 sur Alptransit. Le gouvernement proposa ainsi de créer une nouvelle ligne entièrement en tunnel (tunnels de **l'Hirzel**, permettant le lien de la Suisse orientale sans détour par Zurich, et du **Zimmerberg**, assurant la liaison du nouveau tronçon Zurich-Thalwil (Rail 2000) au tunnel de l'Hirzel) et d'améliorer la ligne qui relie Saint-Gall au tunnel de l'Hirzel via Rapperswil par un doublement des voies sur certains tronçons. Ces travaux permettraient ainsi de faire accéder la Suisse orientale à la ligne du Saint-Gothard plus rapidement et plus facilement, tout en offrant une capacité de transport supplémentaire. Le montant de ces travaux est estimé à 850 millions de francs, financés selon le même mode que les transversales alpines. Il est par

ailleurs prévu d'agrandir la gare de Coire, afin d'améliorer le lien entre les Grisons, la Suisse centrale et le Saint-Gothard. Si le parlement a adopté le projet du Conseil fédéral, le Conseil national dut néanmoins faire face à une proposition de non-entrée en matière de la part de la minorité de la commission (Friderici (pl, VD) et Biel (adi, ZH), soutenus par les verts, les automobilistes et une partie de l'AdI). Cette dernière s'opposait avant tout à l'aménagement de la gare de Coire qu'elle considérait n'avoir rien à faire avec le projet de NLFA. [22]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le PES, soutenu par Greenpeace, le WWF ainsi que des comités uranais et schwytzois, a lancé un **référendum contre les NLFA**. Selon eux, ce projet n'offrirait pas de garanties suffisantes pour la protection de l'environnement, sa construction serait insoutenable pour les Alpes et son prix et sa consommation énergétique seraient trop élevés. Surtout, il ne résoudrait aucun problème, car il ne contribuerait en rien à freiner la croissance de la mobilité que l'on peut observer en Suisse et en Europe. Les Verts se sont ainsi attirés de nombreuses critiques et d'aucuns ont estimé leur position contradictoire, compte tenu du fait qu'ils ont toujours défendu le transfert du trafic de la route au rail. [23]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **référendum** lancé par les écologistes, les automobilistes et un comité uranais en 1991 **a abouti** en début d'année, difficilement et après diverses péripéties. [24]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.09.1992
SERGE TERRIBILINI

Le 27 septembre, avec une participation relativement élevée, **les Suisses ont accepté le projet de transversales alpines à une forte majorité**. Les plus enthousiastes furent les Romands, où le taux de oui culmina jusqu'à 85 pour cent à Genève et 79 pour cent en Valais, auxquels il faut ajouter les Bâlois (près de 72 pour cent). A l'inverse, les plus mitigés furent les citoyens de Suisse orientale et centrale (sur l'axe du Gothard). Deux cantons ont même rejeté l'arrêté; il s'agit d'Uri (59 pour cent de non), très touché par le transit par route ou par rail, et des deux Appenzell. D'aucuns, Romands en premier lieu, ont relevé que ce résultat dépassait le cadre des transports et était encourageant dans la perspective de l'intégration de la Suisse à l'Europe. Les réactions des pays voisins allèrent également dans ce sens. Les commentaires en Suisse alémanique ont plutôt mis l'accent sur la dimension écologique de la chose. Avant la votation, le commissaire européen des Transports. K. Van Miert, s'il a déclaré être confiant sur l'issue du vote, n'a pas caché qu'un refus populaire mettrait fondamentalement en cause l'accord sur le transit alpin et placerait la Suisse en fort mauvaise position par rapport à la CE.

Arrêté relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.
Votation du 27 septembre 1992

Participation: 45.9%
Oui: 1'305'914 (63.6%)
Non: 747'048 (36.4%)

Mots d'ordre:
Oui: PDC, PRD, PS (1*), UDC (2*), AdI, PEP, PL, PdT (1*); ATE, CSCS, SEV, SPE, TCS, USAM, USP, Vorort, USS ainsi que diverses organisations pour la construction, les transports publics ou l'énergie.
Non: DS (2*), PA, PE (2*); WWF, Greenpeace.Liberté de vote: ACS, ASTAG, LSPN.
*Recommandations différentes des partis cantonaux

Pour les partisans des NLFA, un tel projet serait le seul instrument susceptible de transférer vers le rail l'accroissement prévisible du trafic des marchandises à longue distance. De ce fait, il permettrait d'éviter un déferlement de poids lourds sur les routes et irait dans le sens d'une protection accrue de l'environnement, notamment en ce qui concerne la région alpine. Il serait également un outil central pour l'intégration de la Suisse dans le réseau ferroviaire européen; non seulement les cantons alpins pourraient profiter de son effet de synergie, mais il faciliterait le raccordement au réseau à grande vitesse et procurerait en cela de nombreux gains de temps. Il revaloriserait également le Simplon. Autre point capital, les transversales alpines constituent un élément fondamental du traité sur le transit avec la CE, sans lequel celui-ci serait vide de sens et laisserait la Suisse aux prises avec un trafic routier excessif. Plus largement, ce serait l'intégration européenne de la Suisse qui serait

remise en question. Sur le plan purement économique, les NLFA, devisées à quelque 15 milliards de francs, représentent un chantier important s'étendant sur de nombreuses années; cela constituerait une chance unique pour l'emploi et la construction dans une période de récession. Par ailleurs, le coût des transversales par rapport au produit intérieur brut serait tout à fait supportable et ne compromettrait en aucune manière les finances fédérales. Enfin, les défenseurs d'Alptransit n'ont pas manqué de mettre en évidence le fait que ce projet se situait dans la tradition helvétique des grandes constructions ferroviaires et revêtait un esprit pionnier digne de celui qui anima la percée du Saint-Gothard.

Les **opposants** aux transversales alpines, fortement minoritaires et constitués de deux groupes antagonistes (automobilistes plus quelques parlementaires de tous les courants bourgeois confondus et écologistes), ont principalement mis l'accent sur deux points. Premièrement, le coût réel du projet serait excessif: certains ont articulé des chiffres allant de CHF 25 à CHF 50 milliards. De telles sommes ne pourraient être assumées qu'au détriment d'autres prestations de l'Etat ou par des hausses d'impôts. En outre, le mode de financement fut fortement critiqué; la ponction des sommes nécessaires sur les droits d'entrée sur les carburants ont notamment été dénoncées par les automobilistes. Selon eux, la construction du réseau routier en souffrirait et les automobilistes seraient une fois de plus les victimes de la politique fédérale. Deuxièmement, la réalisation des NLFA irait à l'encontre d'une véritable politique de protection de l'environnement. Les défenseurs de la nature, en utilisant cet argument, entendaient démontrer que les transversales alpines étaient surdimensionnées et qu'elles n'auraient fait que dévaloriser certains paysages alpins, dévorer une quantité immense de terrain, créer des montagnes de déchets avec les matériaux d'excavation et utiliser une quantité excessive d'électricité. Et ce, sans pouvoir endiguer une seule seconde le flot croissant des véhicules motorisés. Selon ces opposants, il aurait mieux valu oeuvrer dans le sens d'une limitation de la mobilité, ceci notamment en recentrant les activités économiques au niveau des régions européennes et en diminuant certains échanges. Les transversales alpines auraient également pour conséquence de sacrifier le trafic régional et de défavoriser ainsi les régions périphériques. Elles auraient de plus ôté toute priorité à l'achèvement de Rail 2000. Par ailleurs, il fut relevé par les deux parties que les NLFA n'étaient construites que pour répondre aux besoins de la CE, cette dernière n'ayant même pas proposé une participation financière.

Durant la campagne, la voix des partisans des NLFA fut largement dominante. En particulier, A. Ogi s'impliqua personnellement et fut omniprésent dans les médias. L'analyse Vox de ce scrutin montre que l'argument majeur retenu par les personnes ayant accepté le projet est celui relatif à la protection de l'environnement par le transfert de la route au rail du trafic de marchandises de transit. Le phénomène de l'intégration européenne semble avoir joué un rôle limité. Chez les opposants, l'importance financière du projet fut décisive pour la formation de leur opinion. Par ailleurs, les sympathisants du PRD, du PDC, de l'AdI ou du PEP furent les plus enclins à accepter le projet, les personnes proches des verts, des automobilistes ou des démocrates suisses le rejetèrent plutôt.

Suite à la votation populaire, le Conseil fédéral a mis sur pied un organe indépendant de contrôle et de coordination des NLFA (OCC) dont la tâche sera de reconnaître assez tôt les risques et les problèmes engendrés par la réalisation d'Alptransit. M. Blanc (udc), ex-conseiller d'Etat vaudois, en a été nommé président. [25]

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 02.02.1993
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a **mis en vigueur les trois arrêtés fédéraux** relatifs à la construction des **nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes** (NLFA). Le premier étend et prolonge la concession octroyée à la société Berne-Lötschberg-Simplon (BLS) au nouveau tunnel du Lötschberg. Le second accorde un crédit global de CHF 14 milliards pour la réalisation des deux tunnels de base du Lötschberg et du Saint-Gothard, un premier crédit d'engagement de CHF 800 millions étant alloué pour la mise au point des projets. Le troisième prévoit un crédit de CHF 850 millions afin de financer l'intégration de la Suisse orientale à Alptransit. [26]

Mise en œuvre de la NLFA: Concurrence entre les tunnels (1993)

Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 15.07.1993
SERGE TERRIBILINI

Face au **déficit des finances** fédérales, les investissements nécessaires à la construction des deux tunnels projetés pose le problème suivant: faut-il **choisir l'un des deux ouvrages** et abandonner l'autre, ou étaler la construction dans le temps. De fait, une sorte de concurrence est née entre les tunnels qui a vu s'affronter les défenseurs de chacun. Otto Stich a suggéré que le Lötschberg soit délaissé au profit du Gothard, ce qui a provoqué les protestations des gouvernements bernois et valaisan. Les promoteurs du Lötschberg (Berne, Valais et BLS) ont exigé une stricte égalité entre leur axe et celui du Gothard. Adolf Ogi a tout d'abord déclaré que le premier projet prêt serait mis en oeuvre en priorité. Par la suite, il s'est cependant engagé en faveur d'une **construction simultanée** des deux tunnels. Il a notamment défendu cette position en réponse à une interpellation urgente Bloetzer (pdc, VS) (Ip. 93.3262). Le conflit fut croissant entre le DFF et le DFTCE et leurs chefs respectifs. [27]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 05.11.1993
SERGE TERRIBILINI

En outre, par l'adoption des conventions nécessaires, le Conseil fédéral a **officiellement mandaté** en septembre les **CFF et le BLS** pour la **construction et le financement des NLFA**. Le BLS a cependant tardé à signer, exigeant quelques discussions complémentaires. Le canton de Berne a ainsi déclaré qu'il souhaitait que le gouvernement assure que le BLS ne serait pas tenu d'assumer les déficits possibles, et que ceux-ci seraient pris en charge par la Confédération, ce qui fut fait. [28]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 18.11.1993
SERGE TERRIBILINI

En fin d'année, celui-ci fut encore alimenté par **Franz Jaeger** (adi, SG), professeur d'économie à St-Gall, qui a considéré, dans un **rapport** commandé par le DFTCE, **que les NLFA pouvaient être financées et seraient rentables**. Cela fut immédiatement contesté par le DFF. Selon ce département, le montant final de la facture sera beaucoup plus élevé que prévu. De plus, la demande devrait être inférieure à ce que prévoit le DFTCE. Un échelonnement consisterait pour le DFF à renoncer à certains tronçons, peut-être même au Lötschberg. Adolf Ogi a maintenu sa position en revendiquant une égalité de traitement entre les deux axes; pour lui, outre que cela est conforme à une décision populaire, cela permet de ne pas voir le problème que sous le seul angle financier, mais de prendre en compte les dimensions politique, environnementale et européenne du projet. [29]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.11.1993
SERGE TERRIBILINI

Pour tenter d'**aplanir ce différend**, une **rencontre** entre les **quatre partis gouvernementaux et le Conseil fédéral** s'est saisie du problème. Il a été proposé, eu égard aux difficultés financières de la Confédération, de procéder à une réalisation par étape des NLFA. Un tel échelonnement pourrait s'opérer en donnant la priorité à la construction des deux tunnels et en repoussant la réalisation des voies d'accès. Dans le plan financier 1995–1997, le gouvernement a d'ailleurs réduit de 20 pour cent le montant prévu pour les CFF et le BLS. [30]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.12.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **choix de variantes pour le tracé** de chacune des NLFA a été source de plusieurs conflits. Pour la ligne du Gothard, les problèmes furent particulièrement débattus dans les cantons d'Uri et de Schwyz. Le gouvernement uranais s'est notamment déclaré opposé aux quatre variantes proposées en consultation. Des groupes écologistes schwytzois ont également manifesté leur mécontentement face aux choix proposés. Au Tessin, le gouvernement cantonal a également rejeté la variante officielle. Selon le DFTCE, les exigences de ces trois cantons (TI, SZ, UR) renchériraient le coût de la NLFA de CHF 1.6 milliards. Concernant le Lötschberg, les cantons du Valais et de Berne sont parvenu à un accord sur une variante. Celle-ci s'étant révélée trop chère, chacun dut faire quelques concessions en rationalisant le tracé afin de respecter l'enveloppe budgétaire. [31]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 17.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le débat sur le choix de ne construire qu'un seul tunnel afin d'épargner les finances fédérales s'est poursuivi en 1994. Certains politiciens alémaniques ont exprimé leur conviction que la construction du seul tunnel du Gothard était suffisante, ce qui a provoqué l'ire d'un certain nombre de Romands et de Bernois. Pour sa part, s'appuyant sur de nouvelles analyses financières concluant que la Suisse ne pourra faire face à des investissements aussi gigantesques, Otto Stich a, à nouveau, affirmé qu'il était nécessaire de ne construire que le Gothard. Ces déclarations ont provoqué de fortes protestations, notamment de la part du Valais et de Berne ainsi que des autres cantons romands, de diverses organisations et de Michel Béguelin (ps, VD), président de la commission des transports du Conseil national. Ceux-ci ont répliqué que, s'il s'agissait de faire des économies, c'est bien plutôt au Gothard qu'il fallait renoncer car son coût est plus élevé que celui du Lötschberg. Ils ont par ailleurs rappelé qu'il fallait respecter la volonté populaire et ne pas frustrer une fois de plus la Suisse occidentale. Les trois partis gouvernementaux bourgeois se sont également ralliés à ces protestations. Le chef du DFTCE a répondu aux propos d' Otto Stich en certifiant que les deux tunnels pouvaient être financés, qu'ils étaient nécessaires pour absorber le trafic européen et indispensables pour la Suisse romande. Le Conseil fédéral a pour sa part assuré que le percement du Lötschberg ne serait pas retardé et que les deux tunnels seraient traités sur un pied d'égalité.
Afin de sortir de ce débat, **Max Friedli**, directeur de l'OFT, **a proposé de séparer la question de la construction des tunnels de celle des voies d'accès** qui est la plus conflictuelle. Il s'agirait ainsi de réaliser dans un premier temps les tunnels de manière simultanée et de remettre à plus tard l'étude des voies d'accès et de leurs variantes. Les tunnels pourraient ainsi être achevés en 2005, en tout cas pour le Lötschberg. Les cantons du Valais, de Berne, du Tessin et d'Uri ont répondu favorablement à cette proposition.
Le comité urannais «Neat in den Berg», qui oeuvre en faveur d'une variante passant dans la montagne, a toutefois refusé cette idée et demandé une décision d'ensemble prenant en compte tous les facteurs. Selon lui, une construction par étapes risquerait d'aboutir à un manque de moyens pour la réalisation de voies d'accès compatibles avec l'environnement. De même, les représentants du Kandertal (BE) et des associations actives de la région ont refusé une construction par étapes et ont exigé une réalisation complète avec le tunnel du Niesen. [32]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.02.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La **controverse concernant la construction d'un ou de deux tunnels ainsi que leur financement s'est poursuivie en 1995**. En début d'année, deux événements ont notamment contribué à échauffer les esprits. D'une part, la prise de position du conseiller national zurichois Blocher (udc) en faveur, pour des raisons financières, de la construction du seul tunnel du Gothard n'a pas manqué de susciter de vives réactions tant de la part du conseiller fédéral Ogi que des cantons bernois et romands. Les cantons romands et bernois ont dénoncé - notamment lors d'une manifestation de soutien au Lötschberg qui s'est tenue à Berne et qui a réuni les milieux économiques et politiques des cantons concernés - le fait que cette proposition ne prenne en compte que les intérêts du pôle économique zurichois, négligeant totalement ceux de la Suisse occidentale. Ils ont en outre souligné que, si seules des considérations d'équilibre budgétaire devaient être prises en compte, la construction du Lötschberg s'imposait, son coût étant moins élevé et sa réalisation plus rapide.

D'autre part, la publication d'un rapport commandé à un bureau londonien par le DFTCE a confirmé les craintes de ceux qui, à l'instar du chef des finances Otto Stich, doutaient fortement de la rentabilité des NLFA. L'étude des experts anglais a en effet souligné que la rentabilité des transversales alpines reposait sur certaines conditions, dont la réalisation ne pouvait de loin pas être tenue pour garantie. Plus précisément, l'expertise a mis en évidence le fait que, pour avoir une chance de rembourser les prêts en 2070, il serait indispensable d'augmenter de 15 pour cent les tarifs du transport ferroviaire et d'accroître, dans la même mesure, les coûts du transport routier afin que le rail conserve sa compétitivité. De plus et surtout, ces hausses devraient être valables à l'échelle européenne - ce qui présuppose une politique de coordination en la matière - afin d'éviter que les transporteurs routiers ne préfèrent contourner la Suisse. En conclusion de leur étude, les experts londoniens ont souligné que si ces conditions devaient ne pas être remplies, les intérêts mêmes des emprunts pourraient être difficiles à rembourser, ce qui signifierait un accroissement incontrôlable de la dette. Outre le coût global des NLFA, l'étude londonienne a également analysé la rentabilité des différentes variantes en discussion. Ainsi, elle a estimé que la construction de la seule galerie de base du Gothard, à laquelle s'ajouteraient uniquement dans un second temps les voies d'accès, était la solution la plus économique. Les autres alternatives

retenues par l'étude londonienne se classent ainsi (par ordre de coût croissant): la construction simultanée du Gothard et des voies d'accès, la construction du Lötschberg suivie de celle du Gothard, la construction échelonnée inverse des deux axes, la construction simultanée des deux axes. [33]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 21.07.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au printemps, face à cette polémique croissante, **le Conseil fédéral** - qui depuis l'été 1994 n'avait pu s'exprimer d'une seule voix - **a affirmé sa volonté de réaliser les deux tunnels simultanément,** rejetant ainsi l'option d'échelonnement des deux projets défendue par Otto Stich au profit de celle chère à Adolf Ogi. Le gouvernement a justifié sa volonté en faisant référence notamment aux engagements européens de la Suisse, à la nécessité de respecter les choix populaires ainsi qu'aux dangers que la décision de ne construire qu'un seul tunnel ne manquerait pas de faire courir à la cohésion nationale. Sur la question du financement en revanche, le gouvernement a décidé de ne pas soumettre, contrairement à ce qui était prévu, le deuxième crédit d'engagement de CHF huit milliards au parlement, estimant que **l'aspect financier devait être repensé**. Prenant acte des conclusions de l'expertise londonienne, il a souligné notamment que le financement des deux NLFA ne devait pas se baser principalement sur des emprunts, mais sur des contributions à fonds perdus provenant de différents impôts indirects. Ces taxes permettraient de financer au fur et à mesure la construction des transversales alpines et diminueraient la charge financière que devront assumer les générations futures. Afin de repenser totalement l'aspect financier, le Conseil fédéral a cependant chargé un groupe de travail, composé des plus hauts fonctionnaires du DFF et du DFTCE, d'élaborer des propositions.
Sur la question du financement, il est à noter en outre que le parlement a transmis une motion Danioth (Mo. 95.3050) (pdc, UR) exprimant également la préoccupation que le cumul des intérêts ne rende impossible le remboursement des sommes empruntées pour la construction des NLFA. La motion demande en effet au CF de proposer un nouvel arrêté fédéral concernant le financement des NLFA de manière à permettre que les sommes provenant des droits sur les carburants soient octroyées comme contributions à fonds perdus, et non comme prêts remboursables. Le CN a adopté une motion Schmidhalter (Mo. 95.3058) (pdc, VS) à contenu similaire. [34]

BERICHT
DATUM: 26.08.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les membres de ce groupe ont rendu leur rapport à la fin de l'été. Estimant qu'il était indispensable de réduire le coût des NLFA de CHF 18 à 13 milliards (prix 1995) si l'on entendait avoir une chance de les financer, **les experts du DFF et du DFTCE ont proposé deux variantes signifiant un redimensionnement conséquent des projets initiaux.** Selon les deux scénarios, seuls les tunnels de base seraient en effet construits, du moins dans un premier temps, sans les voies d'accès ni le raccordement de la Suisse orientale. La première variante, estimée à CHF 11.3 milliards, consisterait à construire simultanément les deux tunnels de base, mais en réduisant le Lötschberg à une seule voie. La seconde variante, d'environ CHF 12.4 milliards, reviendrait à construire le seul tunnel de base du Gothard dans une première étape, renvoyant à plus tard la construction du Lötschberg (sur deux voies), qui ne serait opérationnel qu'en 2015. Dans les deux variantes, la ligne du Gothard - à laquelle s'ajouteraient les tunnels du Monte-Ceneri (TI) et du Zimmerberg (ZH) - absorberait la quasi-totalité du trafic de marchandises, ce qui, selon les estimations des experts, serait à la mesure de ses capacités. Le groupe de travail a justifié le sacrifice du Lötschberg en soulignant que la nécessité de cette transversale n'était pas absolue pour le trafic de marchandises. Au sujet du renoncement aux voies d'accès, les membres du groupe de travail ont estimé que les nouvelles technologies ferroviaires (train à caisson inclinable) apportaient des solutions suffisamment efficaces, notamment du point de vue de la rapidité. Enfin, selon les hauts fonctionnaires des deux départements, la Suisse ne manquerait cependant pas à ses engagements européens, puisque le temps de parcours n'augmenterait pas de plus de dix minutes.

Au sujet du financement, le groupe de travail a envisagé un plan d'action spécial qui ne ferait appel à l'emprunt que dans une proportion de 25 pour cent (CHF 500 millions par an) et serait alimenté par les deux tiers du produit de la future redevance poids lourd liée aux prestations (CHF 400 millions par an), par une taxe ferroviaire ponctionnée sur le trafic voyageurs et marchandises (50 millions) ainsi que par une hausse de 10 centimes des droits sur les carburants (600 millions). A ces recettes s'ajouterait, comme prévu dans l'arrêté voté en 1991, une partie du revenu actuel des droits de douanes sur les carburants (450 millions). L'ensemble de ces ponctions ne serait effectué que le temps d'achever les différents projets et servirait également -

conformément aux souhaits exprimés par les partis gouvernementaux - à couvrir le financement d'autres infrastructures (Rail 2000, raccordement de la Suisse romande au réseau à grande vitesse, programme antibruit). Pour en accroître l'acceptabilité politique, ces nouvelles taxes alimenteraient en outre le compte routier pour un montant de CHF 300 millions annuels. [35]

ANDERES
DATUM: 15.11.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d' une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu' un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point. [36]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.12.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les partis gouvernementaux ont accueilli de manière globalement positive les propositions du Conseil fédéral, même si les partis bourgeois ont émis quelques réserves sur le mode de financement. Ainsi le parti radical s'est opposé à la hausse du prix de l'essence, du moins tant qu'un fonds d'investissement pour les transports publics ne serait pas créé à l'instar de celui qui existe pour la route. L'UDC et le PDC ont également exprimé le souhait que la solution du financement spécial soit, dans un second temps, abandonnée en faveur d'un fonds pour les transports publics. De plus, conformément à ce qu'ils avaient déclaré lors de la consultation sur la taxe poids lourd liée aux prestations, les partis bourgeois se sont opposés à la version retenue en la matière par le gouvernement. Au sujet des deux variantes à choix, les partis socialiste et radical ont exprimé leur préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Tiraillée entre ses sections bernoise et zurichoise, l'UDC n'a pas voulu s'exprimer à ce sujet, laissant au Conseil fédéral le soin de trancher. Après avoir exprimé sa préférence pour la réalisation en priorité du tunnel du Gothard, le PDC est, quant à lui, revenu sur sa position devant la profonde émotion, voire les menaces de dissidence, exprimées par la section valaisanne. [37]

Demande d'un rapport sur Rail 2000 et les NLFA (Po. 93.3619)

Eisenbahn

POSTULAT
DATUM: 18.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis un **postulat** Wanner (prd, SO) **demandant** au gouvernement **de présenter un rapport sur Rail 2000 et les NLFA afin de mettre en évidence le poids de leur financement sur le budget** de la Confédération. [38]

Mise en œuvre de la NLFA: Avant-projets des axes du Lötschberg et du Gothard (1994)

Eisenbahn

BERICHT
DATUM: 23.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Aux fins de consultation, les CFF et le BLS ont remis à l'Office fédéral des transports (OFT) **les avant-projets des axes du Lötschberg et du Gothard** relatifs à la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Ceux-ci ont été présentés selon deux variantes en fonction de leur importance financière. L'une répond aux désirs des cantons et régions concernés et l'autre se conforme à l'enveloppe acceptée par le parlement (CHF 14 milliards). [39]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.1994
SERGE TERRIBILINI

Les offices fédéraux consultés ont également fait part de leurs réactions. L'OFEFP a fait plusieurs propositions pour mieux respecter l'environnement et a notamment suggéré de percer deux tunnels à voie unique plutôt qu'un seul tunnel à deux voies. L'Administration fédérale des finances a demandé une réalisation par étapes qui retarderait la construction du Lötschberg. L'Office fédéral de la culture a émis un avis contraire. Le DMF a souhaité que les NLFA ne gênent pas les activités militaires. [40]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Soutenus par leur population et les communes concernées, **les cantons consultés ont tous demandé plus de tunnels** (au total 30 km supplémentaires pour le Gothard et 12 pour le Lötschberg) et ont rejeté les variantes proposées. Pour le Lötschberg, Berne et le Valais se sont opposés à l'abandon provisoire prévu par la variante de base du tunnel de Niesen dans le Kandertal (BE) ainsi que celui allant vers Mundbach (VS). Ils ont également réclamé que le Gothard et le Lötschberg soient traités sur un pied d'égalité. Concernant le Gothard, les exigences des cantons conduiraient à ce que pratiquement toute la ligne soit enterrée. Uri a considéré que les variantes des CFF ne respectaient ni l'homme, ni l'environnement et a refusé qu'elles passent dans la vallée de la Reuss. Il a lui-même débloqué des fonds pour étudier un tracé dans la montagne. Schwytz a rejeté particulièrement le viaduc entre Brunnen et Schwytz et a également souhaité une ligne souterraine. Il a en outre exigé un raccordement entier pour Arth-Goldau. Le Tessin s'est prononcé pour l'enterrement de la ligne peu après Biasca et le prolongement du tunnel jusqu'à Lugano et non jusqu'à Taverne. La traversée de la plaine de Magadino a également été contestée. De plus, selon les voeux du canton, Bellinzone devrait être contourné par l'ouest plutôt que par l'est et la ligne devrait être prolongée jusqu'à Chiasso. [41]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 21.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Suite à la consultation, les CFF ont résolu, pour le Gothard, de s'en tenir à la variante de base et de ne pas répondre aux voeux des cantons, à l'exception de deux modifications. La première concerne le prolongement du tunnel du Monte Ceneri vers Lugano (TI). La seconde prévoit la construction du tunnel de l'Urniberg dans le canton de Schwytz. Ces nouveaux éléments devraient faire croître le coût du projet jusqu'à CHF 9.97 milliards contre 9.7 pour la variante de base. Les cantons de Schwytz, d'Uri et du Tessin ont protesté contre la décision de la régie et ont demandé que toutes leurs exigences soient prises en compte. Pour le Lötschberg, les CFF ont proposé aux autorités fédérales deux variantes qui rejoignent celles mises en consultation. La première, dont le prix serait de CHF 4.15 milliards, renonce au tunnel du Niesen (BE) et à celui de Mundbach (VS), alors que la seconde (4.7 milliards) les intègre. Le Conseil fédéral devrait trancher en 1995 et le tout être mis à l'enquête en 1995–1996. Les travaux pourraient ainsi commencer en 1996. L'exploitation du Lötschberg pourrait être

effective dès 2005, alors que celle du Gothard devrait intervenir deux ans plus tard. [42]

BERICHT
DATUM: 30.11.1994
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, **les CFF, les cantons et les chemins de fer privés concernés ont présenté les études préliminaires aux avant-projets pour la connexion de la Suisse orientale au Gothard**. Ce raccordement devrait se faire par les tunnels du Zimmerberg et du Hirzel sur la rive gauche du lac de Zurich. Ces ouvrages devraient être terminés en 2006. [43]

Crédit de transition pour les NLFA (MCF 95.027)

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.04.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Ayant renoncé à soumettre au parlement le crédit de CHF huit milliards nécessaires à la construction proprement dite des tunnels, **le Conseil fédéral a proposé cependant d'accorder un crédit de transition de CHF 855 millions pour les NLFA**. Cette somme doit garantir que les travaux préliminaires déjà entrepris puissent continuer sans interruption. De ces CHF 855 millions, seuls 160 millions seront utilisables immédiatement pour la construction des puits d'attaque au Gothard, les 695 autres millions restant bloqués tant que le gouvernement n'aura pas trouvé de solutions satisfaisantes pour le financement global des NLFA. [44]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.06.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil des Etats a approuvé à une large majorité ce crédit de transition. Il n'a pas suivi une proposition de renvoi Weber (adi, ZH) qui voulait différer ce crédit jusqu'à ce que le gouvernement propose un concept de financement global et clair. La petite chambre a également rejeté une proposition Loretan (prd, AG) demandant de n'allouer que CHF 210 millions. Elle a en revanche accepté - à l'instigation des députés Piller (ps, FR) et Cavadini (pl, NE) - que CHF 210 millions, et non pas seulement 160 millions, soient immédiatement utilisables par le gouvernement afin que la construction des puits d'attaque puisse commencer également au Lötschberg. [45]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.09.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a lui aussi adopté ce crédit de transition. Il a suivi la petite Chambre pour que les 210 millions nécessaires à la réalisation des puits d'attaque des deux tunnels soient immédiatement débloqués. La Chambre du peuple a par ailleurs rejeté une proposition de non-entrée en matière Steinemann (pdl, SG) qui voulait enterrer le projet des NLFA. Il a également repoussé une proposition Diener (pe, ZH) de suspendre toute allocation de crédit tant que la question du financement global des transversales alpines n'était pas résolue. Le gouvernement, soutenu par la commission du Conseil national, a en effet convaincu le plénum que ce crédit de transition permettrait uniquement une planification des NLFA et ne préjugeait en rien quant à leur réalisation. Enfin, la grande Chambre a rejeté tant une proposition Diener (pe, ZH) que celle du député vaudois Friderici (pl) qui demandaient de limiter les travaux, la première, au seul Gothard, la seconde, au seul Lötschberg. [46]

Adjudication publique de manière à permettre le jeu de la libre concurrence (Po. 95.3339)

Eisenbahn

POSTULAT
DATUM: 10.06.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a également **transmis un postulat** Strahm (ps, BE) **priant** le gouvernement **de prendre des mesures pour que l'adjudication publique** et la passation des mandats concernant les NLFA **se fassent de manière à permettre le jeu de la libre concurrence**. L'auteur du postulat invite également l'exécutif à examiner les possibilités permettant une gestion rationnelle des risques ainsi que celles concernant l'institution d'une responsabilité solidaire entre les différents fournisseurs par le biais d'un consortium. [47]

Réalisation et financement de l'infrastructure des transports publics (MCF 96.059)

Eisenbahn

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 31.01.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Alors que le Conseil fédéral avait annoncé qu'il entendait rendre sa décision définitive concernant les NLFA ainsi que les autres projets d'infrastructures ferroviaires pour fin janvier, les partis gouvernementaux ont convaincu le gouvernement de repousser celle-ci au mois d'avril. Doutant que le projet gouvernemental présenté en 1995 soit à même de réunir une majorité parlementaire et populaire, les quatre partis ont en effet tenu à mettre sur pied un **groupe de travail chargé d'élaborer**, du point de vue financier notamment, **une proposition plus réaliste politiquement**. [48]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 15.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Composé de deux représentants de chaque parti gouvernemental ainsi que de hauts fonctionnaires du DFTCE et du DFF, le groupe de réflexion a rendu son rapport au mois de mars. Prônant à l'instar du gouvernement la construction simultanée des deux transversales (avec un tunnel du Lötschberg à une seule voie), les représentants des partis gouvernementaux se sont en revanche radicalement distancés des intentions de l'exécutif en ce qui concerne leur financement. Alors que le gouvernement avait laissé entendre qu'il pourrait renoncer - devant l'opposition des milieux économiques - à financer les grands travaux par la future redevance poids lourd liée aux prestations et la remplacer par un impôt sur l'huile de chauffage et le gaz, le groupe interparti a en effet **proposé de puiser les ressources financières nécessaires essentiellement dans le produit de la nouvelle taxe**. Selon les termes du rapport, une telle solution serait réalisable et supportable pour les milieux routiers à condition notamment de lever l'interdiction des 40 tonnes. En effet, le gain de productivité engendré par cette mesure permettrait de percevoir une taxe poids lourd d'un montant suffisamment élevé (1,64 centime par kilomètre pour un 40 tonnes) pour réunir, sans asphyxier les transporteurs routiers, les fonds nécessaires (3 milliards de francs) au financement des différentes infrastructures, au désendettement des CFF ainsi qu'au subventionnement du transport de marchandises. Outre de répondre à une exigence incontournable de l'UE, cette solution aurait par ailleurs comme mérite d'éviter la hausse du prix de l'essence de 10 centimes proposée par le gouvernement, mesure dont l'impopularité risquait de faire capoter l'ensemble du projet de financement. Examinant la proposition, l'administration fédérale a estimé celle-ci intéressante. Ayant procédé à ses propres calculs, elle a cependant relevé que le montant de 3 milliards de francs de recettes avancé par le groupe de réflexion était amplement exagéré. Selon les experts fédéraux, dans la mesure où une grande partie des camions aurait un tonnage inférieur à 40 tonnes, le montant de la taxe poids lourd serait en moyenne beaucoup plus bas que celui avancé et, par conséquent, la recette finale nettement inférieure. Celle-ci permettrait de financer uniquement la réalisation des infrastructures ferroviaires, mais serait loin d'être suffisante pour désendetter les CFF ou rendre le rail plus attractif. [49]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 26.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au mois d'avril, **le Conseil fédéral a fait part de son projet définitif** conformément au calendrier convenu avec les partis gouvernementaux. A l'instar de ce qui avait été annoncé en 1995, celui-ci prévoit la **construction simultanée des deux transversales sans les voies d'accès**. Le tunnel du Lötschberg sera construit sur deux voies, mais seule une sera en fonction, la seconde galerie servant de voie d'entretien et de secours. En ce qui concerne l'axe du Gothard, le gouvernement a également renoncé à la construction du tunnel du Hirzel (ZH et ZG) reliant la Suisse orientale à la future transversale. Pour justifier la décision de construire simultanément les deux NLFA, le Conseil fédéral a souligné que la solution retenue offrait le plus de garanties du point de vue de la fluidité du trafic et intégrait au mieux la Suisse dans le réseau européen. Il fut également relevé que la construction de deux tunnels diminuait les risques de retard du aux procédures et aux aléas de la construction. Enfin, le gouvernement a laissé entendre que le souci de garantir la cohésion nationale du pays - passablement mise à mal par la décision de Swissair de rapatrier sur Zurich la plupart de ses vols long-courriers - n'était pas étranger au choix de construire également le Lötschberg.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au sujet du **financement des transversales alpines** et des autres infrastructures ferroviaires, le projet soumis au parlement prévoit que les différents travaux seront financés pour **25% par l'emprunt** et pour **75% par trois types de recettes fiscales** spéciales: hausse de 10 centimes du prix de l'essence (recette annuelle: 600 millions de francs), prélèvement de 25% sur le revenu actuel des droits d'entrée sur les carburants (320 millions) et taxe poids lourd actuelle (360 millions). Cette dernière sera vraisemblablement doublée, avant d'être remplacée dès 2001 par la taxe poids lourd liée aux prestations. L'ensemble de ces sources financières sera perçu jusqu'en 2017 et devrait permettre de couvrir le coût de 30,4 milliards de francs devisé pour les différentes infrastructures (Gothard: 9,7 milliards; Lötschberg: 3,8 milliards; Rail 2000: 13,4 milliards; lutte contre le bruit: 2,3 milliards; raccordement TGV: 1,2 milliard). Ces recettes ne suffisant pas jusqu'en 2008 à couvrir les besoins de financement, il sera cependant nécessaire de puiser des avances importantes (jusqu'à 530 millions par an) dans la caisse fédérale. Celles-ci seront remboursées ultérieurement par le produit des différents impôts. Défendant son plan de financement, le gouvernement a estimé qu'il avait choisi une solution équilibrée, réaliste et susceptible de réunir une majorité parlementaire et populaire. Au sujet des propositions du groupe de travail interparti, le Conseil fédéral a notamment relevé que le montant de la taxe poids lourd kilométrique préconisé était trop important pour être accepté par l'Union européenne. L'exécutif a cependant reconnu que l'effort de réflexion des partis gouvernementaux lui avait permis de réintroduire dans son projet la taxe poids lourd kilométrique comme source de financement.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les **réactions** au projet gouvernemental furent multiples. Alors que les principaux partis ainsi que les cantons romands et celui de Berne saluaient la décision du Conseil fédéral de ne pas sacrifier le Lötschberg, les cantons partisans du Gothard ont très vivement regretté que les voies d'accès ne soient pas construites. Principaux concernés, les cantons du Tessin et d'Uri ont fait savoir que la charge pour l'environnement et pour les populations riveraines du tracé serait intolérable sans de tels aménagements. Autres insatisfaits du projet gouvernemental, les cantons de Suisse orientale ont réclamé la construction du tunnel du Hirzel. Selon ces cantons, les sacrifices n'étaient pas équitablement répartis, le projet proposé faisant la part beaucoup trop belle à la Suisse occidentale.

Afin de convaincre le conseil fédéral de ne pas remettre à un futur incertain la construction des rampes d'accès sur la partie tessinoise de l'axe du Gothard, le canton du Tessin a proposé au conseil fédéral de participer à leur réalisation pour un montant de 300 à 400 millions de francs. Ce montant permettrait de couvrir les intérêts de l'emprunt nécessaire à un tel investissement. Le ministre des transports a refusé de l'intégrer dans son projet [50]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En ce qui concerne le **mode de financement** prévu, les **critiques** furent le fait principalement des partis bourgeois ainsi que du lobby routier. Le reproche principal adressé aux propositions gouvernementales tenait au fait que ces dernières faisaient porter le coût des NLFA à raison de 75% sur le dos des usagers de la route. A titre de financement alternatif, le PRD, le PL ainsi que la FRS ont proposé qu'un fonds d'investissement pour les transports publics - calqué sur le principe du compte routier et alimenté de manière plus équitable par les différents secteurs de l'économie - soit mis sur pied en lieu et place du financement spécial cher au Conseil fédéral. Unanimes à rejeter toute velléité d'alimenter ce fonds par le biais de la taxe poids lourd, le PRD, le PL et la FRS ont cependant divergé sur la façon de remplacer cette dernière. Alors que les radicaux souhaitaient alimenter ce fonds par une hausse de 1% de la TVA ainsi que par une taxe de 10 centimes sur le prix de l'essence, les libéraux et l'organisation faîtière des défenseurs des usagers de la route ont exprimé leur préférence pour un impôt énergétique frappant l'essence, l'huile de chauffage, l'électricité et le gaz. Pas totalement opposé à la future taxe poids lourd, le PDC a pour sa part insisté pour que l'on examine plus attentivement les possibilités d'ouvrir à des capitaux privés le financement des NLFA.

ANDERES
DATUM: 23.11.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Peu avant la session d'hiver du parlement, **la commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil des Etats** a fait part de ses propositions. Estimant le projet du gouvernement trop coûteux et peu susceptible de réunir une majorité parlementaire et populaire, les membres de la commission ont proposé de **construire dans un premier temps le seul axe du Gothard**. Le Lötschberg pourrait certes être construit ultérieurement si les impératifs du trafic et la réalisation des objectifs de l'initiative des Alpes le rendaient indispensable. Une décision favorable du parlement suffirait alors sans que le peuple ait à être consulté, le projet de financement de la commission comprenant les 3,5 milliards de francs nécessaires à la réalisation du Lötschberg. Au chapitre du financement, la commission a également apporté quelques modifications - de moindre importance - au projet du gouvernement. Tout en souscrivant à l'augmentation du prix de l'essence de 10 centimes, elle a en effet réservé la possibilité d'opérer un augmentation moins conséquente. Elle s'est en outre opposé au doublement de la taxe poids lourd forfaitaire et a ramené des deux tiers à la moitié la part de la future redevance kilométrique affectée au financement des différentes infrastructures ferroviaires. [51]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.12.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au **Conseil des Etats**, la **discussion** au sujet des différents tracés et du mode de financement ne fut **pas moins animée et confuse** qu'elle ne l'avait été par médias interposés en dehors de l'arène parlementaire. Lors du débat d'entrée en matière, différentes propositions de renvoi au gouvernement ou à la commission, voire de non entrée en matière, furent rejetées par la majorité des sénateurs. L'une d'entre elles, celle du radical Schoch (AR), exigeait de reprendre toute l'affaire à zéro et de soumettre à l'approbation populaire un nouvel article sur le transit alpin limité à un seul axe. Une autre, celle de l'argovien Reimann (udc), proposait le renvoi au Conseil fédéral afin que ce dernier prenne connaissance des priorités de l'Union européenne et choisisse à bon escient l'axe qui devait être construit. Ayant été convaincus par l'argumentation du chef du DFTCE quant aux risques de voir le dossier s'enliser définitivement suite à de tels renvois, les conseillers aux Etats avaient encore à se prononcer sur les différentes modalités de tracés et de financement qui leur étaient proposées. Outre le projet du gouvernement et celui de la CTT, une proposition du bernois Zimmerli (udc) de construire en priorité l'axe du Lötschberg était soumis à l'approbation des sénateurs. Ecartant en premier lieu la variante favorable au Lötschberg, **les sénateurs ont opté** finalement, non sans surprise, **pour le projet du Conseil fédéral**. Une extrêmement courte majorité des conseillers aux Etats a en effet estimé que construire simultanément les deux axes était nécessaire si l'on entendait que le projet passe devant le peuple et les cantons. Il fut également souligné que le Lötschberg devrait vraisemblablement connaître moins de problèmes géologiques que le Gothard, ceci garantissant que les engagements européens de la Suisse soient honorés dans les temps.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.12.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à ce vote de soutien à la variante en réseau chère à l'exécutif, la petite chambre a cependant tenu à apporter des **modifications importantes**. Les sénateurs ont en effet décidé d'ajouter dans le projet tant le **raccordement de la Suisse orientale** - sur proposition d'une minorité de la commission emmenée par le thurgovien Onken (ps) - que les **voies d'accès sur l'axe du Gothard** - à l'invitation des conseillers aux Etats uranais et tessinois. Le conseiller fédéral Leuenberger ainsi que le président de la commission W. Loretan (prd, AG) se sont vivement opposés à ces modifications, ne manquant pas de relever qu'elles signifiaient faire table rase de tous les efforts entrepris depuis quatre ans pour redimensionner les NLFA et réduire leurs coûts.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.12.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

A la fin des débats, les sénateurs Frick (pdc, SZ) et Loretan (prd, AG) ont proposé de **renvoyer l'ensemble du projet** respectivement à la commission et au Conseil fédéral. Les deux représentants bourgeois estimaient en effet que le Conseil des Etats avait failli totalement à la tâche, ce dernier ayant renchéri de plus de 4 milliards de francs le projet par l'ajout des voies d'accès et du raccordement de la Suisse orientale. Nombreux à penser que l'exercice n'avait pas été réussi, les sénateurs ont cependant préféré transmettre le projet en l'état au Conseil national, afin d'éviter des retards trop importants et dans l'espoir que la chambre du peuple apporte les corrections nécessaires. [52]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.01.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

S'étant saisie, en début d'année, du projet relatif à la réalisation et au financement des grandes infrastructures ferroviaires (NLFA, Rail 2000, raccordement de la Suisse occidentale au réseau grande vitesse, lutte anti-bruit), **la commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national a proposé une approche radicalement différente** de celle suivie jusqu'alors tant par le Conseil fédéral que par le Conseil des Etats: craignant un enlisement définitif du projet, la CTT a en effet suggéré de **séparer désormais la question du financement de celle de la réalisation des différents ouvrages**: plus précisément, selon la proposition de la commission, seules les différentes sources de financement devraient figurer dans l'article constitutionnel soumis à l'approbation du peuple et des cantons, les éléments relatifs à la réalisation des différents projets devant être réglés à travers des arrêtés fédéraux soumis au référendum facultatif. De l'avis de la CTT, seule une telle approche pouvait garantir que l'article constitutionnel obtienne l'approbation du peuple et des cantons: ne comprenant pas la question hautement controversée de savoir quelle NLFA construire en premier, un article exclusivement centré sur la question du financement permettrait d'éviter que la polémique sur la priorité et les tracés des deux NLFA n'empêche de se doter de la base constitutionnelle indispensable. En outre, traiter des projets au niveau législatif devrait permettre une plus grande souplesse dans le futur au cas où les projets nécessiteraient d'être modifiés pour une raison ou pour une autre.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.01.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Sur les questions proprement dites du mode de financement et de l'échelonnement ou non des travaux dans le dossier des NLFA, la commission du Conseil national a également proposé des modifications par rapport à ce qui avait été décidé en 1996 par le Conseil des Etats. En ce qui concerne le **financement**, la CTT a proposé de recourir uniquement à titre subsidiaire - c'est-à-dire uniquement en cas de besoin - à une augmentation du prix de l'essence. Craignant que cette mesure touchant très lourdement les automobilistes ne fasse capoter en votation l'ensemble du projet, la commission a en outre décidé de limiter l'éventuelle hausse à 5 centimes par litre. Sur les autres sources de financement prévues - à savoir la taxe poids lourd (actuelle et future), la taxe alpine, le prélèvement sur les revenus des droits d'entrée sur les carburants et l'emprunt - la commission a en revanche adhéré au projet adopté par le Conseil des Etats l'an dernier. A la différence de la petite chambre, elle a néanmoins tenu à ce que les diverses ponctions fiscales puissent être opérées tant que les travaux ne seraient pas achevés, et non pas uniquement jusqu'en 2022 au plus tard, ce afin d'offrir la garantie que même en cas de construction échelonnée des deux NLFA, les ressources n'auront pas été épuisées par la construction du premier axe. [53]

ANDERES
DATUM: 01.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors de sa session d'été, le **Conseil national** s'est penché sur les propositions de sa commission. Acceptant le principe de séparer la question du financement de celle des projets proprement dits ainsi que rejetant les propositions de l'UDC de renvoyer l'ensemble du projet au gouvernement, voire même de ne pas entrer en matière, la grande chambre n'en a pas moins apporté des modifications d'importance aux textes qui lui étaient soumis.

Il est à relever que peu avant, lors de la première semaine de la session d'été, le Conseil national avait également rejeté une motion d'ordre du groupe libéral demandant que le traitement du dossier soit renvoyé à la session d'octobre. Il a en outre décidé de ne pas donner suite à une initiative du groupe PdL qui demandait, purement et simplement, d'abroger l'arrêté fédéral sur le transit alpin. [54]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Sur les **autres sources de financement** prévues par la CTT - taxe poids lourd, recours à l'emprunt, droits d'entrée sur les carburants -, la grande chambre n'a en revanche pas suivi ceux qui désiraient apporter des modifications ou suggérer de nouvelles sources de financement. Ainsi, concernant notamment la redevance poids lourd, les députés ont largement rejeté une proposition Giezendanner (udc, AG) de soumettre la perception de cette taxe à l'exigence que celle-ci soit acceptée par l'UE. Les conseillers nationaux ont également rejeté une proposition Binder (udc, ZH) de prélever une redevance sur le trafic ferroviaire de marchandises et de personnes, les parlementaires arguant, de concert avec le ministre des transports, que cette solution avait été précédemment abandonnée suites aux échos négatifs rencontrés lors de la procédure de consultation. Enfin, les députés ont également suivi la commission sur la question de la durée des différents prélèvements, estimant judicieux que ceux-ci puissent être opérés tant que les travaux ne seraient pas achevés.

ANDERES
DATUM: 01.12.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

De retour six mois plus tard au **Conseil des Etats, le dossier connut de nouveaux rebondissements d'importance**. Concernant le mode de **financement**, les sénateurs suivirent leurs pairs du Conseil national au sujet de la taxe alpine (suppression), de la TVA (hausse 0.1%) ainsi qu'au sujet de la possibilité de financer les travaux par des capitaux privés. En revanche, estimant qu'au total les différentes taxes du projet de la grande chambre ne suffiraient pas à alimenter les fonds nécessaires à la réalisation des différents projets, les sénateurs décidèrent, sur proposition de la CTT, d'autoriser l'exécutif à augmenter de 5 centimes le prix de l'essence. Passant outre ceux qui, comme la zurichoise Spoerry (prd), estimaient que la hausse de la TVA (produit: 200 millions) compensait l'abandon de la hausse du prix de l'essence, une large majorité des sénateurs, appuyée par M. Leuenberger, a en effet relevé que la hausse du prix de l'essence étant initialement de 10 centimes dans le projet du gouvernement (produit: 600 millions), le pour mille additionnel de TVA ne suffisait pas pour renoncer à une augmentation du prix à la colonne.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.03.1998
LAURE DUPRAZ

Au cours de la session de printemps, le **Conseil national** s'est penché sur le dossier relatif à la réalisation et au financement des infrastructures des transports. Dans l'article constitutionnel sur le **financement**, une divergence d'importance subsistait avec le Conseil des Etats sur la question des 5 centimes supplémentaires sur le prix de l'essence. Contrairement à la décision du Conseil des Etats de 1997, les conseillers nationaux ont estimé que le financement de la construction des NLFA ne nécessitait pas de ressources financières supplémentaires. Ils ont décidé de renoncer, dans l'article constitutionnel, au prélèvement de **5 centimes** supplémentaires par litre de carburant. La majorité du Conseil – PDC, PRD et PS en tête – a rejeté cette ressource supplémentaire afin d'éviter d'élargir le front de l'opposition. En renonçant à cette mesure, les députés ont prévu de compenser le manque à gagner en échelonnant dans le temps les coûts du projet. En outre, la hausse de la TVA a été maintenue à 0,1%, par 90 voix contre 79. Les députés ont rejeté une proposition de minorité de la CTT qui souhaitait une hausse de 0,15%.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.03.1998
LAURE DUPRAZ

Concernant la question des projets proprement dits (arrêté sur le transit alpin), la grande Chambre s'est ralliée au Conseil des Etats en acceptant **la construction simultanée des tunnels** de base du **Gothard** et du **Lötschberg**, en dépit de propositions de minorités proposant de construire l'un ou l'autre des tunnels en priorité. Les partisans des deux tunnels ont souligné le bien-fondé de cette mesure, puisque les doutes avaient été levés sur les problèmes géologiques du Gothard. Ils ont estimé que seule la solution des deux tunnels était susceptible de réunir une majorité populaire et de maintenir la cohésion nationale. Sans le Lötschberg, l'accord sur le transit signé avec l'UE ne pourrait pas être respecté. Enfin, seuls les deux tunnels permettraient de créer la capacité nécessaire pour réaliser l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Il a été décidé que, dans une première phase, les deux tunnels seront réalisés simultanément. Une seconde étape permettra de réaliser les tunnels du Monte-Ceneri et du Zimmerberg et les tronçons d'accès. Suivant la majorité de la CTT, les députés ont accepté d'ajouter une liaison entre la rive gauche du lac de Zurich et la ligne du Gothard et d'améliorer le tronçon entre Saint-Gall et Arth-Goldau. Finalement, en accord avec la Chambre des cantons, le Conseil national a décidé qu'il appartenait au Conseil fédéral de donner le coup d'envoi de la deuxième phase des travaux. [55]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.03.1998
LAURE DUPRAZ

Au cours de la même session, le dossier est retourné au **Conseil des Etats**. L'arrêté sur le transit alpin ne connaissant plus de désaccord, il restait à la petite Chambre à traiter les divergences dans l'arrêté concernant la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics. Suivant sa CTT, le Conseil des Etats s'est rallié à la grande Chambre en **renonçant à l'augmentation de 5 centimes** du prix du litre d'essence. Il s'est aussi rallié au National, par 19 voix contre 17, en acceptant de n'augmenter la TVA que de 0,1 %. Néanmoins, les sénateurs ont maintenu une ultime divergence dans la question du raccordement de la Suisse au réseau européen des trains à grande vitesse. Ils ont souhaité préciser que ce raccordement concernait «**la Suisse orientale et occidentale**» alors que la version adoptée par le Conseil national ne mentionnait que «la Suisse». [56]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.1998
LAURE DUPRAZ

Saisi à nouveau du projet, **le Conseil national** a résolu la dernière divergence sans difficulté. Les députés ont considéré que les buts de la version du Conseil des Etats allaient dans le même sens que les leurs. Ils ont exprimé leur volonté de n'exclure aucune région de la Suisse du raccordement au réseau européen des trains à haute performance. [57]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.03.1998
LAURE DUPRAZ

Dans le **vote final**, l'arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics a été approuvé, au Conseil des Etats, par 31 voix contre 7. Au Conseil national, il fut accepté par 126 députés contre 30. L'opposition était principalement composée de parlementaires de l'UDC. L'arrêté fédéral relatif à la construction des NLFA a été avalisé à la Chambre des cantons par 26 voix contre 10, et par 113 voix contre 63 à la Chambre du peuple. Au National, on compta dans les rangs des opposants, la majorité UDC précédente ainsi que de nombreux députés radicaux. [58]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.1998
LAURE DUPRAZ

Au mois de novembre, les citoyens étaient appelés à se prononcer sur l'**arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics** (modernisation des chemins de fer). L'arrêté devait régler le financement à long terme de quatre grands projets ferroviaires: Rail 2000 (CHF 13,4 milliards), NLFA redimensionnées (CHF 13,6 milliards), raccordement au réseau TGV européen (CHF 1,2 milliard) et mesures antibruit (CHF 2,3 milliards), soit un total de CHF 30,5 milliards échelonnés sur 25 ans. Les quatre sources de financement étaient la RPLP, l'impôt sur les huiles minérales, la TVA et le marché des capitaux. **Le souverain a accepté l'arrêté fédéral avec 63,5% de oui**. Les résultats du vote ont montré une forte corrélation avec la votation concernant la redevance sur le trafic des poids lourds. Néanmoins, par rapport à la RPLP, les taux d'approbation ont sensiblement augmenté dans les communes rurales et dans les communes francophones. Le clivage entre les centres et les régions périphériques a fonctionné, les villes approuvant plus nettement l'arrêté (67% de oui) que les campagnes (55% de oui). La Suisse romande a accepté le projet un peu plus nettement que la Suisse alémanique, mais les différences sont restées minimes. Les cantons approuvant le plus massivement l'arrêté ont été: Genève (78,3%), Bâle-Ville (75,1%), le Tessin (73,6%) et le Valais (73,5%).

La **campagne** qui précéda le vote fut marquée par une forte médiatisation des enjeux. Au sein du système de partis, le projet bénéficia d'un large soutien. En effet, ne se sont opposés au projet que l'UDC, le PdL, les DS, ainsi que certaines sections cantonales du PRD, appuyés par le TCS, seule grande association à se prononcer contre. Les partisans du projet ont soutenu l'argument selon lequel les NLFA étaient nécessaires pour conclure les négociations bilatérales. Ils ont en outre souligné la cohérence du projet avec les dernières votations liées au dossier européen (NLFA, initiative des Alpes, RPLP). Aussi, le souci de mettre les deux régions linguistiques sur un pied d'égalité, en perçant les deux tunnels, a été largement partagé. Finalement, les conséquences positives sur l'environnement et sur l'emploi dans les transports publics et le tourisme ont été mises en avant. Les opposants au projet se sont surtout focalisés sur l'aspect «gouffre à milliards» que constituait selon eux l'objet du vote. Ils ont essentiellement dénoncé les coûts jugés démentiels, entraînés notamment par le percement de deux tunnels au lieu d'un seul. L'argument, selon lequel de nouveaux impôts pourraient apparaître pour rentabiliser les NLFA, a été aussi plébiscité. Le TCS a dénoncé le fait que le financement reposait essentiellement sur des recettes provenant de la route.

Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics
Votation du 29 novembre 1998

Participation: 37,7%
Oui : 1 104 294 (63,5%) / 19 3/2 cantons
Non : 634 714 (36,5%) / 1 3/2 cantons

Mots d'ordre:
– Oui : PS, PRD (6*), PDC, AdI, PEP, PCS, PL, PE, PdL, PdT; Vorort, USP, USS, CSC, WWF.
– Non : UDC (3*), PdL, DS (1*); TCS.
– Liberté de vote: USAM.
* Recommandations différentes des partis cantonaux. [59]

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 30.11.1998
LAURE DUPRAZ

L'analyse VOX a révélé que cet objet revêtait une importance particulière aux yeux des citoyens qui l'ont considéré comme essentiel pour l'avenir du pays. L'influence sur le comportement de vote du positionnement sur l'échiquier politique a été importante. Alors que les sympathisants de la gauche ont approuvé massivement l'objet, à mesure qu'on se rapprochait des positions de la droite radicale, le soutien a décliné progressivement. Les partisans du projet ont été motivés par les aspects positifs sur l'environnement et par les perspectives d'amélioration des relations avec l'Europe et de l'emploi. Pour justifier leur décision, ils ont invoqué l'importance du réseau ferroviaire pour alléger le réseau routier et transférer les marchandises de la route au rail. Ensuite, l'argument européen a été mentionné. L'acceptation de l'objet permettrait d'envisager une conclusion rapide des négociations bilatérales. Finalement, les partisans ont souligné le fait que le financement du projet était assuré, notamment par la RPLP approuvée en septembre. Du côté du non, les motifs ont été essentiellement liés aux coûts du projet (9 personnes sur 10). De manière bien moins importante, les opposants ont estimé que le percement de deux tunnels n'était pas justifié, et en dernier lieu, ils ont mentionné le credo antieuropéen. [60]

Volksinitiative zur Finanzierung aufwendiger und langfristiger Infrastrukturvorhaben (1996-1997)

Nationalbank

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.04.1996
HANS HIRTER

Eine Gruppe von politisch wenig bekannten Genfern lancierte im April 1996 eine **Volksinitiative** «für die **Finanzierung** aufwendiger und **langfristiger Infrastrukturvorhaben**». Diese sieht vor, in Zukunft die **stillen Reserven der Nationalbank**, welche sich aus der Unterbewertung der Aktiven ergeben, dem Bund zur Verfügung zu stellen. Konkret visiert das Volksbegehren die Goldreserve der Nationalbank an, welche gemäss den Übergangsbestimmungen der Initiative zu 80 Prozent des Marktwertes bilanziert werden soll. Als Verwendungszweck der Aufwertungsgewinne nennt die Initiative die Finanzierung der geplanten neuen Alpenbahntransversalen (NEAT). [61]

BERICHT
DATUM: 17.10.1997
HANS HIRTER

Die im Vorjahr von einigen politisch wenig bekannten Genfern lancierte **Volksinitiative** "für die Finanzierung aufwendiger und langfristiger Infrastrukturvorhaben" mit den stillen Reserven der Nationalbank **kam nicht zustande**. [62]

Zusatzkredit und Freigabe der gesperrten Mittel für die NEAT (BRG 03.058)

Eisenbahn

BERICHT
DATUM: 28.09.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Suite à un rapport de l'entreprise Hayek, la Délégation parlementaire de surveillance des NLFA (DSN) s'est rendue compte du **risque d'explosion du cadre financier de CHF 12,6 milliards des NLFA** à 13,6. La première raison est que l'utilisation de l'indice des constructions de Zurich n'était pas adapté pour les coûts des travaux. L'OFT a dû s'atteler à la création d'un nouveau. A noter que le renchérissement n'a pas été pris en compte. Par conséquent les offres présentées pour les différents chantiers dépassaient les crédits initialement prévus. Le second facteur de surcoût était lié à la sécurité; certaines installations n'avaient pas été prévues, comme par exemple le Monte Ceneri, qui a dû être équipé de galeries séparées. Il avait également été décidé d'équiper les tunnels principaux de passages transversaux de secours tous les 300 mètres au lieu de 600. [63]

BERICHT
DATUM: 06.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Utilisant l'indice zurichois de la construction, la Délégation des Chambres fédérales et l'OFT ont chacun publié en début d'année un rapport sur les NLFA. Ils constataient que celles-ci allaient entraîner des coûts supplémentaires bien plus importants que prévus et ont mis en évidence le retard pris par le Gothard. Avec l'introduction de la **nouvelle méthode de calcul du renchérissement des NLFA**, les chiffres ont pu être affinés : le crédit global atteindra CHF 14,7 milliards. Celui de 1998 devait en conséquence être rallongé de CHF 2,1 milliards : CHF 1,3 milliards au titre de correction de l'indice et CHF 0,8 milliard pour tenir compte du renchérissement effectif survenu entre 1991 et 1998. Les solutions de financement revenaient au Conseil fédéral; en effet le parlement l'a autorisé à recourir à des crédits supplémentaires, de manière à ce qu'il finance les renchérissements, les intérêts intercalaires et la TVA, ne faisant pas partie du crédit global. Des réserves de 15% (CHF 1,7 milliards) avaient bien été comprises dans le crédit global pour les modifications de projet. Toutefois, celles-ci ne pouvaient être d'aucune utilité, car elles avaient pour l'heure déjà coûté près de CHF 520 millions. La facture a été encore revue deux fois à la hausse, premièrement suite à la décision définitive de munir le tunnel du Monte Ceneri (TI) de deux tubes à voie unique. Le percement de ce tunnel appartenait à la deuxième phase du projet des NLFA. La modification coûtera CHF 490 millions de plus que prévu, soit avec le nouvel indice, CHF 1,8 milliards en tout. Le Conseil fédéral justifiait cette solution pour des impératifs de sécurité. La seconde augmentation est due à la décision du DETEC de construire un deuxième tube entre Frutigen et Wengi-Ey (BE). Les coûts supplémentaires se limiteront à CHF 17 millions pour autant que l'ouvrage soit réalisé selon la planification. Initialement, le DETEC avait décidé de réduire le projet à un seul tube afin d'économiser CHF 50 millions. Dans l'intervalle, les prix ont baissé à CHF 17 millions, d'où la volte-face du Département fédéral. En fin d'année, l'OFT a apporté de nouvelles précisions financières sur le chantier du Gothard : la section de Sedrun, passage clé du futur tunnel de base, a connu d'**importants surcoûts**; faisant augmenter la facture de 58% pour la porter à CHF 735 millions. La conséquence de ce dépassement sera d'entraîner dès 2006 un gel des travaux de la seconde étape de Rail 2000. En effet, durant la période 2005-2008, celle où les travaux des NLFA seront les plus importants, la Confédération aura besoin de la totalité des CHF 4,2 milliards du Fonds pour les grands projets. [64]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 08.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Lors de sa conférence de presse, la Délégation parlementaire de surveillance des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) a indiqué que le budget total de CHF 14,7 milliards, décidé en 1998, sera probablement dépassé. Quant aux réserves de CHF 1,95 milliard, constituées pour faire face aux imprévus, la quasi-intégralité avait déjà été affectée. Les travaux au Monte Ceneri (CHF 1,07 milliard) et au Lötschberg (CHF 480 millions) en étaient les principaux fautifs. Seuls CHF 160 millions de réserves étaient encore disponibles. A cela s'y ajoutaient d'autres frais additionnels de l'ordre de CHF 230 millions. Afin que les travaux ne se retrouvent pas subitement bloqués, faute de moyens financiers, et que le parlement ne soit pas amené à voter un crédit additionnel le couteau sous la gorge, la Délégation parlementaire a souhaité que le Conseil fédéral évalue le montant du **crédit supplémentaire** nécessaire. Répondant à la Délégation, le Département des transports a fait savoir que tant que les coûts du chantier ferroviaire resteront dans la fourchette prévue, des crédits supplémentaires ne seront pas discutés. L'état financier du projet sera présenté au parlement en été 2003, lorsque ce dernier se prononcera sur la deuxième phase de réalisation des **NLFA**. La Délégation parlementaire s'est déclarée satisfaite de l'état d'avancement des travaux qui, pour l'heure, tiennent le calendrier prévu (Lötschberg en 2007 et Gothard en 2014). Des inquiétudes demeuraient toutefois quant au raccordement des NLFA avec l'Italie. Cette dernière n'avait pas encore pris d'option définitive pour le raccordement à partir de Milan. [65]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.11.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Pour la **deuxième phase de la NLFA 1**, le Conseil fédéral a adopté un arrêté fédéral assorti d'un message au parlement. Vu le programme d'assainissement des finances fédérales, seule la **partie prioritaire des crédits bloqués a été libérée**, soit **CHF 2,25 milliards** des CHF 3,38 milliards prévus (crédit global CHF 14,7 milliards). Il s'agit du tunnel de base du Ceneri, dont la planification est très avancée et qui est nécessaire à l'achèvement de l'axe du Gothard. Les crédits des projets moins urgents comme les tunnels de base du Zimmerberg et de l'Hirzel ont été mis en réserve. En même temps, le Conseil fédéral a proposé **d'allouer un crédit additionnel de CHF 900 millions pour renforcer les réserves**. En raison d'investissements propres à augmenter la sécurité et la qualité des ouvrages, ainsi que de difficultés géologiques, les réserves initialement allouées à la NLFA ont été attribuées intégralement. La seule décision de construire au

Ceneri un tunnel de base à deux voies, prise pour des raisons sécuritaires, a entraîné des coûts supplémentaires de près de CHF 650 millions. Sans crédit additionnel, les autorités fédérales craignaient que la première phase de la NLFA ne puisse pas être achevée dans les délais. Un tel retard compromettrait les chances d'atteindre l'objectif de transfert du trafic modal de la Confédération. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-E) a demandé au Conseil fédéral un réexamen global de tous les projets FTP (Fonds pour les grands projets ferroviaires) en vue d'établir une liste des priorités et une récapitulation des frais subséquents à long terme engendrés par ces chantiers. [66]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Suivant sa commission, le **Conseil des Etats a débloqué**, par 34 voix contre 1, **le crédit additionnel de CHF 900 millions et CHF 2,25 milliards** pour la deuxième phase de la première étape des NLFA. Les Etats se sont également montrés sensibles aux nuisances que subit le canton d'Uri; par 31 voix contre 5, les sénateurs ont refusé de fermer définitivement la porte à un tracé dans la montagne, octroyant CHF 100 millions pour les travaux préparatoires. Cette somme ne sera libérée que si les travaux peuvent débuter d'ici le 31 mars 2005. La proposition d'une minorité emmenée par Pfisterer (prd, AG), qui aurait voulu augmenter les moyens du tronçon uranais de CHF 250 millions, mais en les affectant exclusivement à une variante "vallée optimisée", a été repoussée. Répondant à l'interpellation « Explosion des coûts des NLFA » de Mathys (udc, AG) (03.3524), le Conseil fédéral a déclaré que selon le dernier rapport d'étape NLFA, les frais finaux prévisionnels se monteraient à CHF 15 milliards. Ils dépasseraient donc pour la première fois de deux pour-cent le total du crédit global NLFA (CHF 14,7 milliards, état des prix en 1998). Auparavant, la délégation de surveillance des NLFA avait estimé que les coûts des ouvrages restaient sous contrôle. [67]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.09.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Suivant sa commission des transports, le Conseil national a donné son aval, par 119 voix contre 51, au crédit additionnel de CHF 900 millions. Le principal détracteur a été l'UDC, qui a tenté, en vain, de renvoyer le projet au Conseil fédéral. Sa proposition a été rejetée par 131 voix contre 47. Les députés ont toutefois insisté sur le fait qu'il fallait tout faire pour maîtriser au mieux les coûts. Outre le crédit supplémentaire, **le Conseil national a débloqué une nouvelle tranche de crédits pour la deuxième phase de la première étape des NLFA**. Des CHF 3,38 milliards prévus pour cette phase, CHF 2,25 milliards seront libérés. Le Conseil national a voté l'ensemble par 134 voix contre 42. Alloués par le parlement, le Conseil fédéral a libéré CHF 134 millions de la deuxième phase de la NLFA 1. Cette somme représente une première tranche de CHF 100 millions pour le tunnel de base du Monte-Ceneri et de CHF 34 millions pour les aménagements sur la ligne St-Gall – Arth-Goldau. Le Conseil fédéral a également débloqué CHF 476,5 millions (prix de 1998) des réserves. CHF 366,9 millions concernent l'axe du Lötschberg (surcoûts au niveau des adjudications et modifications des projets). CHF 109,6 millions serviront aux préparatifs d'exploitation du tunnel de base du Lötschberg par le BLS. Le solde des réserves est de CHF 1'597,8 millions. [68]

---

1) BBl, 1983, III, S. 1165 ff.; BBl, 1983, III, S. 1242 f.; Communiqué SPS vom 12.10.83.; Jahresbericht LITRA 1982/83; SGT, 1.3.83, 8.9.83; LNN, 30.3.83; Vat., 13.10.83; Vr, 13.10.83; CdT, 26.3.83; 28.3.83,1.12.83; Presse vom 22.3.83;TLM, 8.9.83;; Verhandl. B. vers., 1983, V, S. 26
2) AB NR, 1984, S. 572; AB NR; 1984, S. 1425; AB SR, 1984, S. 600 ff.; BBl, 1984, III, S. 1165; Bertschi (1985). Der alpenquerende Verkehr – dargestellt am Ausbau einer neuen Eisenbahntransversalen durch die Schweiz.; Presse vom 8.9.84, 6.10.84. und 28.11.84. Suisse, 25.9.84
3) BaZ, 19.2.85; CdT, 7.3.85; Vat., 8.10.85; 22.10.85; 19.12.85; TA, 3.8.85, 17.10.85 ; SGT, 1.3.85, 6.6.85, 8.6.85, 17.6.85 ; Bertschi (1985). Der alpenquerende Verkehr, dargestellt am Ausbau einer neuen Eisenbahntransversale durch die Schweiz.
4) AB NR, 1985, S. 2080 f.; AB NR, 1985, S. 2082 ff.; Presse vom 17.12.85; NZZ, 19.12.851; BZ und TA, 27.12.85; SGT, 11.6.85; 21.9.85; BaZ, 14.6.85; Vat., 9.7.85.; Verhandl. B. Vers., 1985, I, S. 39; Verhandl. B. Vers., 1985, III, S. 19; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 36
5) AB NR, 1986, S. 2034 ff.; AB SR, 1986, S. 568; AB SR, 1986, S. 823 ff.; Geschäftsbericht Bundesrat 1986; Jahresbericht LITRA 1985/86; SGT, 1.2.86, 12.9.86, 22.9.86, 20.10.86; Vr, 15.4.86; Ww, 34, 21.8.86; LNN, 12.9.86; SZ, 3.2.86; NZZ, 3.2.86, 26.2.86 ; 3.3.86; TA, 20.10.86. 24 Heures, 11.10.86;; Schlumpf (1986). Auf dem Weg zu einer europäischen Verkehrspolitik.
6) AB NR, 1986, S. 1443; AB SR, 1984, S.600 ff.; AB SR, 1986, S. 553 ff.; AB SR, 1986, S. 556; CdT, 12.4.86, 23.5.86; 12.9.86; Vat., 26.7.86; NZZ, 15.11.86. BaZ, 31.1.86; 12.5.86; 11.9.86; SGT, 7.3.86; 24.5.86; 15.12.86; 18.10.86; LNN, 20.2.86; Vat., 20.2.86; 9.10.86; 25.10.86; 11.11.86; ; Verhandl. B. vers., 1986 III IV S. 58
7) AS, 1987, s. 380 f.; Amtl. Bull. NR, 1987, s. 1312; Amtl. Bull. NR, 1987, s. 1626; Amtl. Bull. NR, 1987, s. 1903; Amtl. Bull. NR, 1987, s. 541 f.; Presse vom 22.12.87; Ww, 24.12.87
8) Bund, 24.12.88; Vat., 29.12.88; LNN, 30.11. und 15.12.88; BZ, 2.12.88; Bund, 16.12.88; NZZ, 17.12.88; SGT, 13.2.88.
9) Presse du mois de janvier et du 9.2., 16.2., 15.3., 17.5., 22.4., 28.4., 29.4. et 20.5.89; CdT, 21.2. et 17.4.89; NF, 2.4. et 19.4.89; NZZ, 7.2., 24.2., 25.2., 11.3. et 24.4.89; SGT, 25.2., 10.3. et 17.-20.3.89; Bund, 6.2., 23.3. et 25.4.89; BZ, 4.3., 23.3. et 7.4.89; SZ, 3.4.89; BüZ, 18.4.89; LM, 24.4.89; SHZ, 27.4.89; RFS, 18, 2.5.89; DP, 935, 19.1.89 et 951, 20.4.89; Documenta,

1/1989, p. 18 s.
10) Presse du mois de mai et des 3.6., 7.7., 8.7., 17.8., 8.9. et 19.12.89; Vat., 3.11. et 17.11.89; Bund, 6.9.,5.10.,22.11., 4.12. et 6.12.89; LNN, 7.12.89; NZZ, 5.6., 28.6., 24.8. et 30.11.89; SHZ, 1.6.89; BüZ, 14.7., 30.8. et 27.9.89; TA, 12.6. et 2.8.89; BZ, 17.6., 5.7., 5.12., 7.12. et 18.12.89; 24 Heures, 19.6.89; Ww, 20, 18.5.89 et 27, 6.7.89; L'Hebdo, 18.5.89.
11) FF, 1990, II, p.1015ss.; NF et SGT, 25.5.90; presse du 29.5.90; SHZ, 31.5.90 (Ogi) ainsi que VO, 23, 7.6.90; DP, 997, 31.5.90 et 998, 7.6.90 et L'Hebdo, 31.5.90.
12) Presse du 29.5.90; SGT, 30.5. et 11.6.90; LNN, 2.6.90.
13) LNN, 12.7. et 16.10.90; NZZ, 16.10.90.; NZZ, 16.11. et 24.11.90.; Presse des 14.7., 23.10. et 23.11.90; NZZ, 15.11. et 24.11.90. Presse du 14.1 1.90.; Presse du 21.11.90; Bund, 22.11.90; BZ, 23.11. et 28.12.90; NF, 23.11. et 26.11.90.
14) BO CN, 1990, p.1087; Presse du 25.4.90; BüZ, 29.8., 5.9. et 9.10.90; NZZ, 24.11.90.
15) Bund, 30.3, 6.4., 20.4., 11.5. et 22.6.90; TW, 1.6., 5.6. et 13.8.90.; Suisse 7.7.90; NZZ, 24.11.90. Cf. infra, TGV.
16) Presse du 10.1.91; NF, 11.1., 17.1., 20.3., 21.3. et 6.6.91
17) BO CN, 1991, p. 401 ss.; BO CN, 1991, p. 501; Presse du 19.1.,12.3., 13.3. et 14.3.91; NF et NZZ, 15.3.91; BZ, 16.3.91.; JdG et NZZ, 22.1.91.
18) BO CE, 1991, p. 628 ss.; Presse des 11.9., 18.9. et 19.9.91; SN, 21.9.91; NZZ, 8.5., 28.8.; 23.9.91; Vr, 25.9.91.;NF, 4.4. et 29.5.91;
19) BO CN, 1991, p. 1653 ss.; Presse des 20.9. et 25-27.9.91; NZZ, 28.9.91; 24 Heures, 30.9.91.
20) BO CE, 1991, p. 825 ss.; BO CE, 1991, p. 893 s.; BO CE, 1991, p. 921; BO CN, 1991, p. 1801 ss.; BO CN, 1991, p. 2037 s.; FF, 1991, III, p. 1570 ss.; NZZ, 29.1.91; Ww, 21.3.1991; NF, 26.3.91.; Presse du 5.10.91 et 6.11.91.
21) BO CN, 1991, p. 1990
22) BO CE, 1991, p. 675 ss.; BO CN, 1991, p. 1653 ss.; FF, 1991, III, p. 1176 ss.; FF, 1991, III, p. 1570 ss.; Presse du 27.6.91.
23) Bund, 20:6.91 et 11.12.91; Presse du 24.6., 15.9., 3.-5.10.91; 12.10. et 14.10.91; Vr, 23.9.91; TA, 26.10.91. JdG, 20.11.91.
24) FF, 1992, I , p. 118 ss.; FF, 1992, I, p. 849; FF, 1992, III, p. 1497 ss.; Presse du 14.1, 28.1, 13.2, 7.3, 10.3 et 17.3.92; Bund et JdG, 16.1.92; NZZ, 21.1 et 29.5.92; Bund, 27.1.92.
25) FF, 1992, VI, p. 409 ss.; JdG, 14.3 et 18.3.92; Presse du 26.6.92, 18.7.92, 28.9.92, 29.9.92, 1.12.92 et 15.12.92 et des mois d'août et de septembre 1992; Vox, Analyse des votations fédérales du 27 septembre 1992, Berne 1992.
26) FF, 1993, I, p. 118; FF, 1993, I, p. 119 ss.; FF, 1993, I, p. 122 s.
27) BO CE, 1993, p. 470 s.; Presse des 5.2, 28.4 et 29.4.93; Bund, 7.4.93; 24 Heures, 7.5.93, NF, 7.5, 8.6, et 15.6.93; TA, 8.5, 9.7 et 15.7.93; NQ, 27.5, 12.5, 2.6 et 3.6.93; BZ, 28.5.93.
28) Presse des 2.9 et 25.9.93; TA, 26.10.93; BZ et NZZ, 29.10.93; NZZ, 5.11.93.
29) TA, 15.10 et 16.11.93; presse des 17.11 et 18.11.93.
30) Presse du 13.11.93.
31) BO CE, 1993, p. 472 ss.
32) BO CE, 1994, p. 1289 ss.; Blick, 27.6 et 28.6.94; TA, 27.7.94; presse des 28.7, 29.7, 8.8, 15.8, 19.8, 10.11, 7.12., 9.12.94; NZZ, 2.8.94; NF et BZ, 12.8.94; Bund et NF 17.12.94.
33) Presse du 30.1, 4.2, 8.2.95; NQ, 7.2 et 8.2.95
34) BO CE, 1995, p. 707 s.; BO CN, 1995, p. 1600 s.; BO CN, 1995, p. 1824; Presse des 21.2, 7.3, 12.5 et 13.5.95; SGT, 28.2.95; NQ, 28.6.95; TA, 21.7.95.
35) Presse du 26.8.95.
36) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.
37) Cdt, 31.8.95; 24 Heures, 11.11.95; NF et LZ, 16.11.95; NZZ, 26.11.95; TA, 15.11.95; JdG et CdT, 16.11.95; 24 Heures, 17.11. et 1.12.95.
38) BO CN, 1994, p. 603
39) Presse des 19.1 et 23.3.94; Bund et BaZ, 2.3.94; NZZ, 3.3.94.
40) Presse du 16.9.94.
41) Presse du 5.7.94; Bund, 8.7.94; BaZ, 13.7.94; NZZ, 15.7.94. Valais et Berne: NF, 29.3 et 27.5.94. Uri: LNN et LZ, 26.3 et 14.10.94; presse des 29.3 et 1.7.94; LNN, 18.5, 27.5, 21.6, 24.6, 14.9, 7.10 et 24.12.94; LZ, 3.6, 15.4, 6.5, 7.5, 24.5 et 18.6.94; SGT, 21.5.94; BZ, 24.5.94. Schwytz: LNN, 6.4, 20.5 et 23.6.94.; SoZ, 10.4.94; LZ, 11.5, 16.5, 1.6, 15.6, 21.6 et 23.6.94; TA, 1.7.94. Tessin: SoZ, 10.4.94; CdT, 10.6 et 14.6.94; presse du 2.7.94.
42) Presse des 19.10 et 26.10.94; LZ, 20.10.94; NZZ, 21.10.94.
43) Presse du 30.11.94.64
44) FF, 1995, III, p. 229 ss.; Presse des 6.4 et 12.4.95.
45) BO CE, 1995, p. 683 ss.; JdG, 21.6.95.
46) BO CN, 1995, p. 1796 ss.; FF, 1995, IV, p. 577 s.; Presse du 21.9.95.
47) BO CN, 1995, p. 2208
48) Presse du 10.1.96; Lib., 18.1.96; NQ, 28.1.96
49) Presse des 5.5, 15.3 et 26.3.96; FF, 1996, II, p. 270 s.; NQ, 12.4.96; JdG, 16.4.96; 24 Heures, 17.4.96
50) Presse des 6.5 et 17.5.96; 24 Heures, 10.5.96; NZZ, 28.5.96
51) Presse du 23.11.96
52) BO CN, 1996, p. 1051 ss., 1083 ss. et 1112 ss.39
53) JdG, 23.1.97; NZZ, 25.1.97; BaZ, 5.2.97; presse du 20.2.97. Voir également APS 1996, p. 184 ss.38
54) BO CN, 1997, p. 1058 ss. (PL) et p. 1388 ss. (PdL)
55) BO CN, 1998, p. 251 ss. et 257 ss.
56) BO CE, 1998, p. 291 ss.
57) BO CN, 1998, p. 612
58) FF, 1998, p. 1204 ss.; BO CE, 1998, p. 463; BO CN, 1998, p. 811 s.46
59) FF, 1999, p. 963; presse des 7.10, 9.10 et 13.10.98; NZZ, 27.10.98; Bund, 11.11.98; BaZ, 27.11.98; OFS, communiqué de presse du 22.12.98.
60) L. Marquis / R. Lachat / D. Wisler, Vox: Analyse des votations fédérales du 29 novembre 1998, Genève, 1998.
61) BBl, 1996, II, S. 271 ff.
62) BBl, 1997, IV, S. 844.
63) TG, 28.9.00.
64) Presse du 14.2, 19.5, 4.7 et 6.12.01; LT, 18.4 et 10.8.01.
65) 24h, 12.2.02; LT, 22.8 et 26.10.02; presse du 12.4, 4.10 (OFT) et 8.11.02 (délégation).
66) FF, 2003, p. 5987 ss.; presse du 26.3 et 11.9.03; TG, 28.9.03; DETEC, communiqué de presse, 10.9.03.; OFT, communiqué de presse, 27.11.03.
67) BO CE, 2003, p. 1190 ss.; Exp., 18.12.03.; NF, 27.11.03.; OFT, communiqué de presse, 15.12.03.
68) BO CN, 2004, p. 994 ss.; presse du 8.4 (CTT-N) et 11.6.04 (CN).; NF, 9.9.04; DETEC, communiqué de presse, 8.9.04.