année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

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

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Dupraz, Laure
Füzesséry, Alexandre

Bevorzugte Zitierweise

Dupraz, Laure; Füzesséry, Alexandre 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Réalisation et financement de l'infrastructure des transports publics (MCF 96.059), 1996 - 1998*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 12.10.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik 1
Infrastruktur und Lebensraum 1
Verkehr und Kommunikation 1
Eisenbahn 1

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement

DFF	Département fédéral des finances
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
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

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

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**. [1]

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. [2]

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 [3]

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. [4]

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. [5]

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. [6]

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. [7]

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. [8]

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». [9]

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. [10]

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. [11]

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. [12]

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. [13]

---

1) Presse du 10.1.96; Lib., 18.1.96; NQ, 28.1.96
2) 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
3) Presse des 6.5 et 17.5.96; 24 Heures, 10.5.96; NZZ, 28.5.96
4) Presse du 23.11.96
5) BO CN, 1996, p. 1051 ss., 1083 ss. et 1112 ss.39
6) 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
7) BO CN, 1997, p. 1058 ss. (PL) et p. 1388 ss. (PdL)
8) BO CN, 1998, p. 251 ss. et 257 ss.
9) BO CE, 1998, p. 291 ss.
10) BO CN, 1998, p. 612
11) FF, 1998, p. 1204 ss.; BO CE, 1998, p. 463; BO CN, 1998, p. 811 s.46
12) 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.
13) L. Marquis / R. Lachat / D. Wisler, Vox: Analyse des votations fédérales du 29 novembre 1998, Genève, 1998.