

Analyse/Diagnostic

En 1998, le peuple et les cantons ont accepté la réalisation, et le financement infrastructurel, d'un patrimoine dans le domaine des transports publics (FiTP), pour un montant total de 30,5 milliards (état : 1995), à une majorité de 63,5%. Le fonds pour le financement des transports publics comprend les NLFA, Rail 2000, la lutte contre les nuisances sonores et le rattachement au TGV (réseau européen à grande vitesse). Il est financé par les taxes poids-lourds, ainsi que par la TVA et l'impôt sur les huiles minérales. La Confédération procure une avance pour disposer des liquidités.

Aujourd'hui, la situation politique et financière du trafic fait face aux problèmes suivants :

- L'évolution des choses montre que les promesses faites au peuple à ce moment-là ne pourront pas être tenues (sic!).
- L'augmentation des prix, particulièrement problématique pour la NLFA.
- Les frais d'exploitation et d'entretien ne sont pas couverts. Le déficit de l'exploitant de l'infrastructure ferroviaire s'alourdit, et se trouve finalement à la charge du trésor public.
- Le FiTP et le fonds infrastructurel soutirent des finances publiques des moyens financiers de toute première nécessité.

Les moyens indispensables à l'amélioration du trafic urbain, et interurbain, manquent momentanément. Le nouveau fonds infrastructurel a été créé pour couvrir les besoins les plus urgents des transports urbains bloqués.

L'UDF a d'emblée averti qu'un dépassement possible pourrait provoquer une débâcle financière, et s'est prononcée contre ladite variante des réseaux Lötschberg et Gotthard.

Objectifs

L'UDF soutient foncièrement l'encouragement à l'utilisation du train comme moyen de transport favorable à l'environnement. Cependant, l'exigence de la mobilité, en constante augmentation, autant pour les personnes que pour les marchandises, n'est par définition pas bonne pour l'environnement. Elle devrait être remise en question. Face à ces projets de grande envergure, et aux coûts qui leur correspondent, nous restons très sceptiques. Nous l'avons été dès la votation populaire de 1992. Les investissements pour la modernisation du réseau ferroviaire suisse sont disproportionnés, et vont lourdement charger la prochaine génération. Plusieurs de ces « erreurs d'aiguillage » ne sont malheureusement plus réversibles. La nature des constructions (tunnels) ne permet pas le redimensionnement, ni de procéder par plusieurs étapes, ni de renoncer à certains modules. Il est particulièrement regrettable que nous ayons décidé de construire un réseau luxueux à deux transversales alpines.

Propositions de solutions

- Les constructions d'une telle envergure doivent être évaluées dans leur globalité, et présentées au peuple de manière transparente et factuelle.
- En plus des coûts à l'investissement, il faut aussi parler clairement des coûts d'entretien et d'exploitation.
- Ramener le projet des NLFA aux dimensions des besoins réels, au lieu d'y ajouter de nouveaux crédits.
- Pensons à la génération future : c'est elle qui a la priorité et, en cas de nécessité, nous devons renoncer à ce projet.