Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger

Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger

Band: 19 (1992)

Heft: 3

Artikel: Nouvelles lignes ferroviaires transalpines : intégration aux réseaux européens

Autor: Tschanz, Pierre-André / Gueissaz, Anne

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-912721

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Nouvelles lignes ferroviaires transalpines

Intégration aux réseaux européens

Les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes ont pour but de permettre à la Suisse de continuer d'assumer son rôle de pays de transit au cœur du continent européen, tout en réduisant la pollution dans les vallées alpines.

Le projet, sur lequel les citoyennes et citoyens donneront leur avis en septembre, vise particulièrement à promouvoir le trafic combiné (transport par rail de camions et de conteneurs). Deux nouveaux tunnels – l'un sous le St-Gothard, l'autre sous le Lötschberg – permettront de raccourcir notablement les temps de parcours par rail entre le Nord et le Sud du pays, ce qui améliorera l'attractivité du rail aussi bien en trafic voyageurs que marchandises.

Nouveaux tunnels

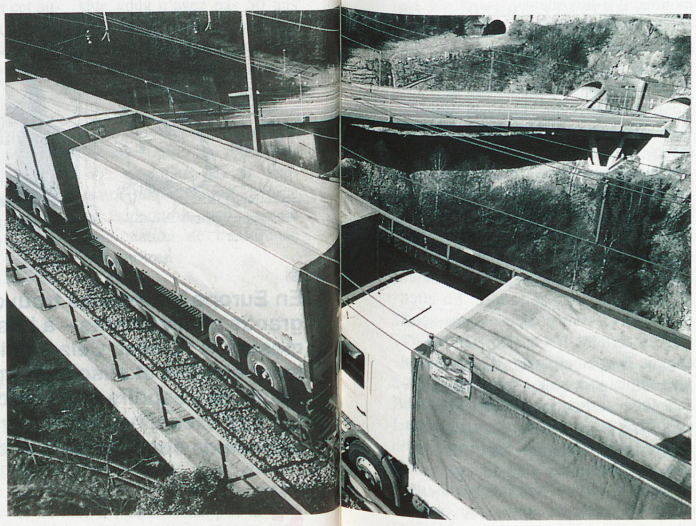
Pour atteindre ces objectifs combinés, le Parlement et le Gouvernement proposent

- la construction d'une nouvelle double voie de 130 km entre Arth-Goldau (SZ) et Lugano comprenant notamment un tunnel de base de 50 km sous le St-Gothard
- la construction d'un tunnel de base de 30 km de longueur sous le Lötschberg entre Frutigen (BE) et la vallée valaisanne du Rhône
- une série d'aménagements destinés à intégrer les régions de Zurich et de Suisse orientale à ces lignes à haute performance
- ainsi que le raccordement de Bâle et de Genève au réseau TGV (trains à grande vitesse) français.

La réalisation de ces ambitieux projets, qui viennent compléter un vaste programme d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire baptisé «Rail 2000» entrepris il y a quelques années, prendra une vingtaine d'années et coûtera, selon les devis établis en 1991, environ 15 milliards de francs suisses. Le quart de ces investissements sera financé grâce à une partie des recettes des droits de douane sur les carburants, tandis qu'on fera appel à des emprunts sur le marché des capitaux pour assurer le reste du financement. Ces investissements devront être remboursés dans les 60 ans suivant la mise en exploitation.

Transports plus rapides

Les premiers tunnels ferroviaires à travers les Alpes ont été réalisés il y a un siècle environ, entre 1870 et 1910. Ils sont toujours en exploitation, mais ne répondent plus aux besoins modernes en matières de transport. Leur gabarit est trop petit et ils sont à trop haute altitude. Les nouveaux tunnels projetés sont en revanche des tunnels de base – à une altitude d'un peu plus de 500 m pour le St-Gothard – ce qui permet un gain de temps appréciable. Un train intervilles, qui a besoin aujourd'hui de 5 heures 17 minutes – dans le meilleur des cas – pour relier Bâle à Milan effectuera, sur les nouvelles lignes, le parcours en 3 heures 10 minutes.



Le ferroutage constitue un élément important d'une politique des transports respectueuse de l'environnement, telle que prévue par le projet NLFA. (Photo: Keystone)

Test pour la politique européenne de la Suisse

La votation sur les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes constituera le premier test pour la politique européenne du gouvernement suisse. Car la réalisation de ces nouvelles infrastructures ferroviaires est au cœur d'un accord sur le transit de marchandises passé entre la Suisse et la Communauté européenne. La Suisse s'y est engagée à tripler ses capacités ferroviaires en transit de marchandises. Ce faisant, elle pourra garder les sévères restrictions qu'elle applique au trafic routier lourd (tonnage limité à 28 t, interdictions de circuler la nuit et le dimanche). Un non aux nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes le 27 septembre rendrait caduc cet accord sur le transit, très favorable à la Suisse, et mettrait notre pays en position délicate sur la scène européenne, à la veille de la votation du 6 décembre (en principe) sur la participation de la Suisse à l'Espace économique européen.

Ce projet de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes a été contesté par voie de référendums par des milieux écologistes, d'un côté, et par des milieux de la branche automobile et de camionneurs de l'autre. Ils reprochent à ce projet d'être surdimensionné – un seul tunnel aurait suffi –, critiquent le fait que la Communauté européenne ne participe pas à son financement. Les contestataires du camp non écologiste refusent par ailleurs l'utilisation, pour des infrastructures ferroviaires, d'une part des droits de douane payés par les automobilistes. Côté écologiste, on critique que l'arrêté fédéral en votation ne contienne pas de contrainte à effectuer par voie ferroviaire, uniquement les transports de marchandises à travers les Alpes. La plupart des partis politiques et des organisations économiques soutiennent ce projet, compte tenu de la nécessité pour la Suisse de ne pas entraver les flux de transport en Europe, des avantages du rail par rapport à la route, de la nécessité pour la Suisse de s'intégrer aux réseaux ferroviaires européens et de participer à l'Espace économique européen. ■

Votations fédérales

27 septembre 1992

- Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes
- Révision de la loi fédérale sur les rapports entre les conseils
- Révision de la loi fédérale sur les indemnités parlementaires
- Révision de la loi fédérale sur les coûts d'infrastructure
- Révision de la loi fédérale sur les droits de timbre
- Révision de la loi fédérale sur le droit foncier rural

6 décembre 1992

Eventuellement votation sur l'EEE

Les autres objets

Cinq autres objets sont soumis au verdict populaire du 27 septembre prochain, dont trois concernent la seule réforme du Parlement.

Les droits de timbre sont des impôts prélevés sur l'émission et le transfert de papiers-valeurs. Ils rapportent à la Confédération quelque deux milliards de francs (valeur 1990). La réforme proposée prévoit la suppression de certains droits de timbre dont l'existence a contribué à faire perdre certaines affaires à la place financière suisse. Deux mesures d'extension du droit de timbre ont également été prévues pour compenser en partie la diminution de recettes pour la Confédération. Cette dernière perdrait toutefois 420 millions de francs dans cette révision. L'économie et les partis bourgeois soutiennent ce projet. Pour eux, ces allégements fiscaux sont indispensables pour rendre sa compétitivité à la place financière suisse. Le parti socialiste, la gauche et les syndicats le combattent.

Le droit foncier rural règle les rapports juridiques concernant les terres agricoles. La nouvelle loi, votée par le Parlement l'automne dernier, a pour but notamment de regrouper des dispositions aujourd'hui disséminées dans plusieurs textes législatifs et de faciliter l'acquisition des entreprises agricoles par les personnes qui les exploiteront à titre personnel. Elle introduit notamment une procédure d'autorisation pour l'acquisition d'entreprises ou d'immeubles agricoles, ainsi que des droits de préemption en faveur des parents de l'aliénateur ou des fermiers, ainsi que des mesures destinées à prévenir le surendettement. Un référendum, lancé contre cette loi par des milieux de propriétaires immobiliers de Suisse romande, a abouti. La droite reproche à cette loi d'être excessivement interventionniste et la combat. Le gouvernement et le Parlement, les milieux de la paysannerie et la gauche en recommandent l'approbation.

En modifiant la loi sur les rapports entre les conseils, la loi sur les indemnités parlementaires et la loi sur les coûts d'infrastructure, on a voulu accroître l'efficacité des méthodes de travail du parlement et renforcer le rôle de celui-ci en matière de politique étrangère.

L'augmentation de l'indemnité et des moyens auxiliaires devrait permettre au parlement de milice suisse de continuer à assumer ses tâches avec efficacité.

Un comité a lancé un référendum contre ces trois projets de loi. Il estime que la révision de la loi sur les indemnités parlementaires et de la loi sur les coûts d'infrastructure conduirait à un parlement professionnel, sans s'attaquer aux véritables problemès du parlement.

PAT/GUA ■

Afin de permettre aux Suisses de l'étranger d'exercer en connaissance de cause leurs droits politiques, SRI diffusera, dans la partie suisse de ses émissions (en allemand, français et italien), des magazines exposant les enjeux des votations. Ces émissions seront diffusées les mardis et jeudis 25 et 27.8. et 1er et 3.9.92.

SRI répondra également aux questions sur les votations posées sur son répondeur (..41-31-43 95 80) par les Suisses établis à l'étranger.
SRI

Une documentation sur les transversales alpines peut être demandée à l'Office fédéral des transports, Palais fédéral, CH-3003 Berne, ou à la Direction générale des CFF, Hochschulstrasse 6, CH-3030 Berne.

Talon

Monsieur / Madame / Famille

Nom: _____

Prénom: _____

Adresse complète: _____

_____

Pays: _____

Langue souhaitée: _____

Initiatives populaires pendantes

Initiative concernant le nom de famille
Kurt Klose, Postfach 12, CH-8492 Wila/Zürich

Pour moins de dépenses militaires et davantage de politique de paix et
Pour l'interdiction d'exporter du matériel de guerre
André Daguet, Pavillonweg 3, Postfach, CH-3001 Bern

Pro vitesse 130 sur les autoroutes et
Pro vitesse 80 plus hors des localités
Bernhard Böhi, Zollweidenstrasse 31, CH-4142 Münchenstein