

Communiqué de presse

Projets FTP: le crédit global de 1998 sera sans doute massivement dépassé

Vers un nouveau vote populaire?

Berne, 17.10.06 – routesuisse – Fédération routière suisse FRS l'avait redouté en rejetant le projet FTP mis en votation en 1998 et une nouvelle fois en 2004 en critiquant le changement du mécanisme financier du fonds FTP; aujourd'hui, la politique se saisit de ce problème et demande de la transparence: les coûts des projets FTP, et plus particulièrement ceux de la NLFA, échappent de plus en plus au contrôle des responsables et les compagnies ferroviaires, principaux bénéficiaires des nouvelles infrastructures, n'y apportent pas un centime, ce qui constitue une violation évidente du principe de la causalité.

Dans ses explications adressées aux citoyens avant la votation populaire du 29 novembre 1998 sur le financement des transports publics (projet FTP), le Conseil fédéral a écrit ce qui suit: «La modernisation des chemins de fer coûtera globalement 30,5 milliards de francs. Il s'agit là d'un investissement dans l'avenir de notre pays, qui sera échelonné sur 20 ans à raison de 1,5 milliard de francs par an. Sur ce total, 45% seront affectés aux NLFA, le reste allant à Rail 2000, aux raccordements au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux mesures d'insonorisation.»

Dans son message sur la modification du mode de financement des projets FTP du 8 avril 2004 (Feuille fédérale 2004), le Conseil fédéral affirmait que ce projet n'exigeait pas de mise en consultation parce qu'il était en accord avec la décision FTP de 1998 et aussi parce que le crédit global de 30,5 milliards de francs, que le peuple a approuvé en 1998 avec le projet FTP, restait inchangé.

La réalité est très différente. routesuisse a calculé le coût final prévisible aujourd'hui en tenant compte des dernières décisions et déclarations en la matière: la Nouvelle ligne ferroviaire alpine (NLFA) coûtera environ 24 milliards de francs, la réalisation de la première étape de Rail 2000 7,4 milliards, la construction des raccordements aux lignes européennes à grande vitesse 1,1 milliard et les mesures antibruit 1,3 milliard. De plus, le projet central du «Développement futur des infrastructures ferroviaires (ZEB)» représente un investissement de 5,2 milliards.

Au total donc, on obtient une somme de 39 milliards de francs pour les projets FTP, ce qui équivaut à une augmentation d'environ 28%. Il est donc faux de prétendre qu'un projet marqué par un dépassement aussi massif des coûts est «en accord» avec l'arrêté fédéral sur la construction et le financement des infrastructures des transports publics (FTP) que le peuple et les cantons ont approuvé en 1998.

Sachant bien que les usagers de la route supportent la majeure partie des besoins financiers du fonds FTP et des coûts supplémentaire des projets financés (RPLP, impôts sur les huiles minérales), routesuisse avait exigé dans le passé déjà une vision globale de toutes les réalisations FTP au-delà du projet ZEB. Cette récapitulation pourrait fort bien provoquer un nouveau vote populaire sur les projets qui dépassent le crédit global de 30,5 milliards de francs autorisé en 1998.