

05.12.2003

Lancement de la campagne de votations

Contre-projet Avanti : l'arnaque du siècle

La question des finances s'est trouvée au cœur du lancement, ce matin à Berne, de la campagne du comité Avanti-Non en vue des votations fédérales du 8 février prochain. Fort de 26 associations et syndicats, le comité s'oppose vigoureusement au mal nommé contre-projet à l'initiative Avanti, qui va plus loin que ladite initiative. Le contre-projet entend redistribuer les revenus de la taxe sur les huiles minérales. Conséquences : une pression accrue sur les finances fédérales. Autres grands perdants : les régions périphériques et les agglomérations.

Comme l'a montré le président du comité Avanti-Non Alf Arnold, la redistribution des revenus de l'impôt sur les carburants entraînerait la perte de milliards pour les caisses fédérales, et ce pour payer des routes. Car le contre-projet Avanti a deux buts : l'extension massive du réseau autoroutier et l'abrogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Ses partisans cachent leurs desseins peu amènes derrière l'argument marketing du trafic d'agglomération : autant de promesses vaines pour appâter ces dernières et leurs habitants, soit 70% de la population. Le contre-projet Avanti est une vaste pochette surprise qui contraint à voter en bloc pour ou contre tout et n'importe quoi : un fonds infrastructurel, l'affaiblissement de la protection des Alpes, une aide au trafic d'agglomération et l'extension des capacités autoroutières. Ce qui donne l'absurdité suivante : « Qui souhaite améliorer les transports dans les agglomérations devra accepter dans la foulée le percement d'un deuxième tube au Gothard » selon les mots de la conseillère nationale radicale bernoise Christa Markwalder. Cerise sur le gâteau, le parlement s'est octroyé un pouvoir de décision exorbitant aux dépens du peuple et du Conseil fédéral.

D'un point de vue économique, le contre-projet est plus que douteux. Il constitue en outre une sérieuse menace pour les régions périphériques. « Alors que le réseau autoroutier national n'est pas achevé et que certaines régions périphériques (l'Arc jurassien, notamment) doivent mener un combat de tous les instants pour que ces infrastructures nécessaires à leur rattachement au réseau soient réalisées dans les délais promis, on « découvre » soudain une manne inépuisable pour financer de nouveaux projets : de qui se moque-t-on ? » s'est interrogé le conseiller aux Etats Pierre-Alain Gentil (JU).

Très problématique également, le financement du contre-projet "Avanti". Il suffit de mettre en regard les apports au fonds de financement et les dépenses prévues pour constater le déséquilibre. Selon les scénarii, il manquera entre 1,5 et 13 milliards de francs. « Lancer un programme de construction de plusieurs milliards dont le financement n'est pas clairement défini est inadmissible » a tonné Adrian Schmid, de l'ATE. En toute logique, les partisans du contre-projet envisagent donc une augmentation du prix de l'essence de 30 centimes par litre.

« La désillusion sera rude pour les personnes croyant encore au

désengorgement promis par le contre-projet. Ce n'est rien d'autre qu'un gigantesque programme routier, visant avant tout la région du Mittelland et le Gothard. Il n'apporte donc rien aux agglomérations et aux villes. Au contraire : rendu plus attractif, le système routier entraînera chaque jour des avalanches de voitures dans les centres urbains, avec leur lot de bouchons crachés par des autoroutes élargies », a prédit le conseiller national Ruedi Aeschbacher (PEV, ZH), ancien membre de l'exécutif de Zürich.

Pour de plus amples informations, merci de contacter:
Emmanuelle Robert, comité romand Avanti-Non, 076 408 04 63.

- Intervention de Christa MARKWALDER
- Intervention de Pierre-Alain GENTIL
- Intervention d'Adrian SCHMID, ATE
- Annexe à l'intervention d'Adrian Schmid
- Intervention de Ruedi AESCHBACHER

Pochette surprise « Avanti »: retour à l'expéditeur !

Christa MARKWALDER, conseillère nationale (PRD/BE)

Le contre-projet Avanti nese limite pas à poser un grave problème de financement, menacer la politique de ferroutage et déplacer les bouchons, il contient aussi de profondes lacunes démocratiques.

Au moins, l'initiative Avanti, retirée entre-temps, respectait le principe d'unité de la matière. Par contre, le contre-projet est une sorte de pot-pourri composé d'ingrédients les plus divers. D'un point de vue démocratique, le fait que le peuple soit appelé à se prononcer sur une telle pochette surprise est plus qu'inquiétant : un peu de ci, un peu de ça, un peu de tout ce qui peut satisfaire à une réforme du système des transports. Pour respecter la démocratie, au moins quatre des objets contenus dans le contre-projet devraient être soumis au vote un par un, à savoir :

1. le fonds d'investissement : cette tire-lire, qui sera garnie d'un premier dépôt de 1,6 milliard de francs, et dont les dépenses échapperont au frein à l'endettement.
2. l'affaiblissement de l'article sur la protection des Alpes, qui facilitera la construction d'un deuxième tube au Gothard et dopera, par la même occasion, le trafic des poids lourds à travers les Alpes.
3. les transports d'agglomération: simple déclaration d'intention non contraignante et parfaitement insignifiante, par rapport au projet global.
4. l'accroissement de la capacité du réseau routier : la soi-disant « suppression des goulets d'étranglement du réseau routier national » ne ferait que transférer les bouchons au lieu d'en venir à bout !

En se prononçant sur le contre-projet Avanti, les citoyennes et citoyens d'auront d'autre choix que d'accepter ou de refuser le tout. Qui souhaite améliorer les transports dans les agglomérations devra accepter dans la foulée le percement d'un deuxième tube au Gothard. Cette logique ne vous semble-t-elle pas un peu loufoque?

Pleins pouvoirs au Parlement. Personne n'ignore que le Parlement a fortement modifié le contre-projet à Avanti tel que le Conseil fédéral le lui a soumis, s'arrogeant par la même occasion le pouvoir de décision final sur toutes les questions essentielles¹. Par ces modifications, le Parlement s'est octroyé le pouvoir de décision universel, en première et dernière instance. Il lui revient donc de:

- Fixer des priorités du programme d'accroissement de la capacité du réseau des routes nationales: le Conseil fédéral soumet des propositions que le Parlement amende à sa guise. Pour preuve : il a fait passer en première urgence, par l'initiative parlementaire (suspendue) Giezendanner, le creusement du deuxième tube au Gothard, pourtant considérée comme troisième priorité par le Gouvernement.
- Définir des étapes ultérieures de réalisation et du cadre financier. Le Conseil fédéral doit proposer tous les quatre ans à l'Assemblée fédérale la

¹ voir avant tout l'art. 197 en annexe

poursuite de la réalisation prévue ainsi qu'un plafond de dépenses pour la prochaine période du programme.

- **Décider sur le règlement du fonds:** ainsi, le Parlement fixe définitivement la part de financement provenant de l'impôt sur les huiles minérale à injecter dans le fonds. C'est le moyen, pour l'Assemblée fédérale, de fixer indirectement les montants affectés à long terme.
- **Répartition financière entre les trois affectations du fonds:** le National peut ainsi distribuer l'argent du fonds soit par ordonnance, soit en définissant le programme d'aménagement et les autres étapes de réalisation.

On peut d'ores et déjà augurer de très mauvaises surprises pour les deux cibles les plus courtisées par les partisans d'Avanti : les régions périphériques et les transports publics:

- Aux régions périphériques, on promet l'achèvement du réseau routier. Selon la répartition de la manne fédérale entre les deux affectations du fonds, à savoir l'achèvement et l'accroissement de la capacité du réseau routier national, il y a fort à craindre que l'achèvement soit différé. On sait aussi qu'une nouvelle affectation sera introduite, diminuant ainsi la part de gâteau des autres.
- Les promesses faites aux transports publics des agglomérations, que l'UTP et la Litra placent au premier plan, se voient privées de base constitutionnelle claire. Le Parlement, dans le cadre du contre-projet Avanti, se borne à mettre en œuvre le programme de construction (art. 197, ch. 2) ainsi que la création et le financement du fonds (art. 197, ch. 3) en omettant de répartir clairement les moyens financiers entre les trois affectations.

En résumé, on constate que le contre-projet Avanti met beaucoup trop d'éléments dans un seul paquet, ce qui est très discutable sous l'angle de « l'unité de la matière ». D'autre part, la projet attribue une très large compétence décisionnelle au Parlement pour la construction routière et l'encouragement des transports dans les agglomérations. Le contre-projet Avanti est antidémocratique, raison pour laquelle nous appelons à le refuser catégoriquement.

Annexe à l'exposé de Christa Markwalder:

Art.	Version du Conseil fédéral	Amendée par le Parlement
197, ch. 2	<i>Travaux publics</i> Un an après l'acceptation de l'art. 81, al. 2, le Conseil fédéral présente un programme destiné à accroître la capacité du réseau des routes nationales et à améliorer la fluidité du trafic dans les zones urbaines.	<i>Travaux publics</i> ¹ Un an après l'acceptation de l'art. 81, al. 2, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme limité dans le temps. (...) ³ Tous les quatre ans, le Conseil fédéral établit un rapport à l'intention de l'Assemblée fédérale portant sur l'état de la réalisation du programme. Il propose la poursuite de la réalisation prévue ainsi qu'un plafond de dépenses pour la prochaine période du programme.
197, Ziff.3	<i>Fonds</i> -	<i>Fonds</i> L'Assemblée fédérale édicte le règlement du fonds sous la forme d'une ordonnance.

Avanti pénalise les régions périphériques

Pierre-Alain Gentil, conseiller aux Etats (PS/JU), maire de Delémont

On comprend que les promoteurs de l'initiative AVANTI aient accepté de retirer leur texte au profit du contre projet élaboré par la majorité des Chambres fédérales. Le contre-projet embouche en effet les même trompettes que l'initiative et contient, au surplus, un « sucre » destiné à appâter les défenseurs des transports publics.

Un examen même sommaire du texte soumis aux électrices et électeurs démontre cependant que le contre-projet remet en cause de manière fondamentale la conception des transports mises sur pied depuis plusieurs années par la Confédération, et en particulier l'ambitieux projet de transfert des marchandises de la route au rail.

Voici, présentés de manière synthétique, les arguments qui devraient conduire le corps électoral à rejeter le contre-projet :

- Alors que la majorité du Parlement met en place une politique d'économies drastiques, qui touche en particulier les transports publics, le contre-projet met en place une politique de fonds spéciaux qui permettent de favoriser les projets routiers et les met hors d'atteinte des compressions budgétaires ;
- Alors que des projets ambitieux et coûteux en matière ferroviaire (NLFA), décidés par le peuple, ne sont pas encore achevés et que leurs effets n'ont donc pas encore pu être mesurés, le contre-projet injecte des moyens financiers massifs dans le trafic routier, ce qui contredit fondamentalement la politique antérieure ;
- Alors que, outres des dispositions légales existantes (qui ont p.ex. permis de financer de métro lausannois), des réflexions de longue haleine sont en cours pour imaginer et concrétiser un financement du trafic d'agglomération (cf les travaux de la commission Bieri), le contre-projet sort un (petit) lapin de son chapeau pour les infrastructures d'agglomération (300 à 350 millions par an à partager entre le rail et la route) et laisse entendre que le problème sera ainsi réglé. Pour mémoire, le contre-projet mettra par contre à disposition entre 1,5 et 2 milliards par an pour des projets routiers...
- Alors que le réseau autoroutier national n'est pas achevé et que certaines régions périphériques (l'Arc jurassien, notamment) doivent mener un combat de tous les instants pour que ces infrastructures nécessaires à leur rattachement au réseau soient réalisées dans les délais promis, on « découvre » soudain une manne inépuisable pour financer de nouveaux projets : de qui se moque-t-on ?
- Alors que la politique suisse de transfert du trafic de la route au rail suscite un intérêt croissant (voire des émules) au niveau européen, le contre-projet donne un signal totalement contradictoire. Il ne fait aucun doute que son acceptation renforcera le rôle d' « entonnoir européen à camions » de notre pays, situation que l'initiative sur les Alpes et la construction des NLFA voulait précisément éviter.

Au final, la conclusion s'impose : il faut résolument rejeter le contre-projet Avanti, trompeur et nuisible à la politique globale des transports.

La facture Avanti ne tient pas la route: un poker menteur de quelques milliards

Adrian Schmid, responsable de la politique des transports ATE

Le budget fédéral est gravement déficitaire. Le parlement approuve ces jours un premier programme d'économies de quelque 3,4 milliards de francs - avec d'importantes coupes dans les dépenses liées aux transports. En parallèle, ce même parlement a décidé un allègement fiscal, qui prive la Confédération et les cantons de 1,5 milliards par an environ de rentrées fiscales. Les responsables cantonaux des finances ont vu rouge, et pour la première fois depuis 1848, un référendum cantonal voit le jour.

Dans ces conditions, la population sera certainement très intéressée de savoir ce que coûtera le contre-projet "Avanti" soumis en votation le 8 février 2004. Dans le journal alémanique de la Coop (Coopzeitung du 2 décembre 2003), Otto Stich, l'ancien ministre des finances, ne mâche pas ses mots: "Du point de vue de la politique des finances, le contre-projet "Avanti" est une énormité". De notre côté, nous parlons de gaspillage. Pourquoi?

Les apports au fond de financement prévu

Les déclarations des partisans du contre-projet sont aussi imprécises que dissonantes. Le département de Moritz Leuenberger (DETEC) parle d'apports moyens de 1,25 milliards de francs par an. Aux 25 milliards de francs réunis sur 20 ans, s'ajoute le versement initial au fonds fixé à 1,6 milliards de francs. Soit, selon le DETEC, 26,6 milliards au total. Le TCS, pour sa part, fer de lance de la campagne de votation pro-Avanti, réclame 3 milliards de francs par an. C'est ce que précisait son responsable de campagne Patrick Eperon dans Le Temps du 18.10.2003. Il s'agit donc de consacrer 60 milliards de francs à la construction routière sur 20 ans. Depuis, le lobby automobile fait profil bas: le TCS ne parle aujourd'hui plus que de 30 milliards de francs...

Ce qui est sûr, c'est que le fonds de financement prévu par le contre-projet "Avanti" serait alimenté par les recettes de l'impôt sur les huiles minérales, de la vignette autoroutière et la taxe supplémentaire sur les carburants. Mais ces recettes (2001: 3,65 milliards de francs) servent aussi, notamment, à entretenir les routes nationales, à cofinancer les routes principales dans les cantons et les mesures de protection environnementales et anti-bruit, ainsi que le transfert des marchandises de la route au rail.

Les dépenses du fonds de financement, ou le programme de construction "Avanti"

Dans son message de mai 2002 sur l'initiative Avanti, le Conseil fédéral estimait que pour achever le réseau de routes nationales, il faudrait encore investir 18 milliards de francs (page 4206 du message). Depuis le lancement de la campagne en faveur d'Avanti, le directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU) a mentionné à plusieurs reprises un chiffre de 10 milliards de francs pour l'achèvement du réseau national. Le comité "Oui à la mobilité sur mesure", emmené par le TCS, est encore un peu plus généreux: selon son argumentaire, 20 milliards de francs seraient nécessaires!

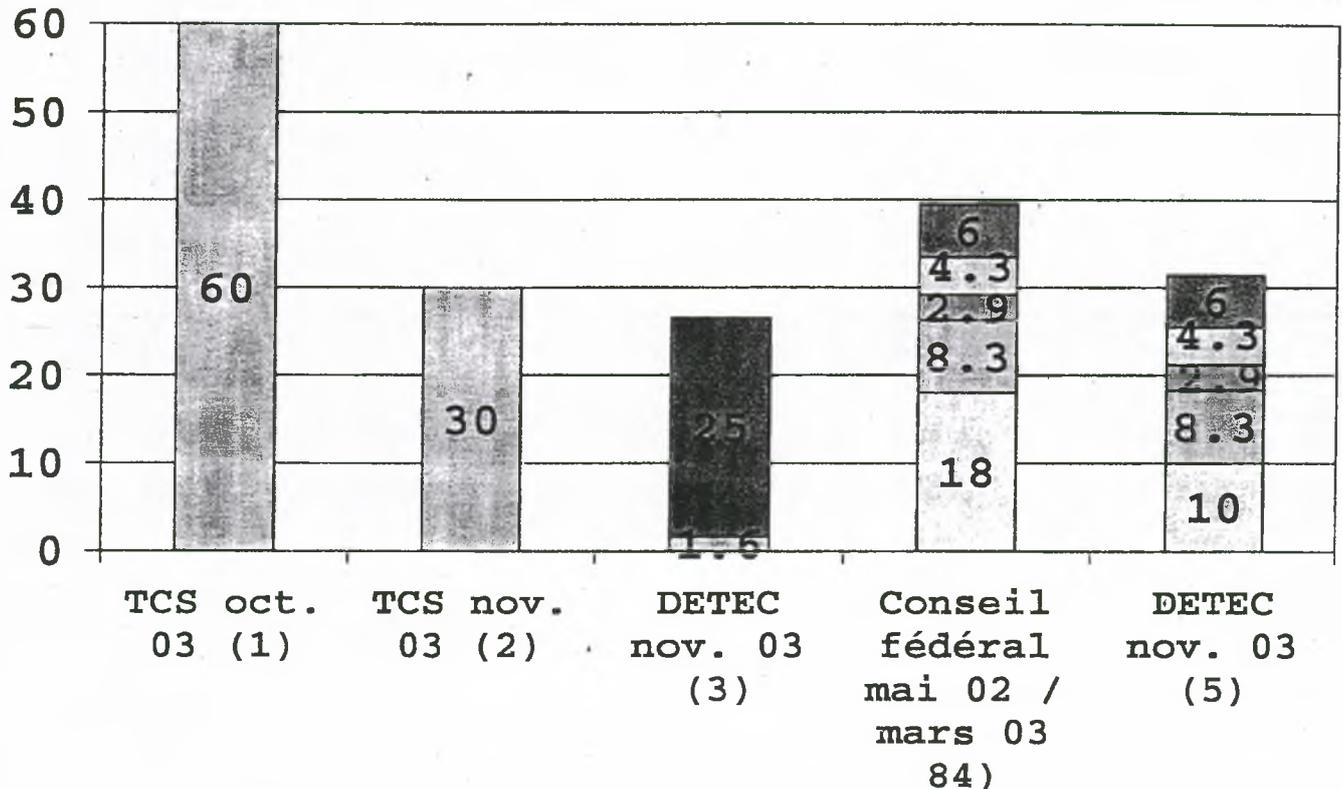
Bien évidemment, le Conseil fédéral a lui-même estimé les coûts de ce programme. Rappelons qu'il s'agit du plus important programme de construction étatique depuis des décennies, plus volumineux que Rail 2000 et les NLFA réunis. Le comité Avanti-Non estime que ces chiffres doivent absolument être communiqués aux citoyennes et citoyens. Pour sa part, le directeur de l'OFROU, Rudolf Dieterle, est resté très évasif lors de la conférence de presse du TCS, le 25 novembre 2003 : "Nous en [les coûts liés au contre-projet Avanti] connaissons l'ordre de grandeur. Il n'est toutefois pas opportun de les mentionner aujourd'hui."

Conclusions

Il suffit de mettre en regard les apports au fond de financement et les dépenses prévues pour constater le déséquilibre, en tout cas si la redevance sur les huiles minérales reste inchangée. Selon le scénario envisagé, il manquera entre 1,5 et 13 milliards de francs. En toute logique, Klaus Dirlewanger, président de Vestra, l'Union d'entreprises suisses de construction de routes, envisage donc une augmentation du prix de l'essence de 30 centimes par litre.

Le financement du contre-projet "Avanti" est irréflecti. Lancer un programme de construction de plusieurs milliards dont le financement n'est pas clairement défini est inadmissible. Sans compter les lourdes charges qui en résultent pour les générations suivantes. C'est à un tel gaspillage que nous disons clairement NON.

Recettes et dépenses du fonds Avanti



Notes

1. Patrick Eperon, TCS, in: Le Temps 18.10.2003
2. Comité „Oui à la mobilité“, Service de presse n°2, 22.11.2003, p. 2 (Patrick Eperon, Chef de campagne „Oui à la mobilité“)
3. M. Rudolf Dieterle, directeur de l'OFROU, lors de la Conférence de presse du TCS, 25.11.2003, p. 10 de sa présentation.
4. Conseil fédéral, Message sur l'initiative populaire «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» du 15 mai 2002 p. 4206 et OFROU/AFF, Finanzielle Perspektiven der Spezialfinanzierung Strassenverkehr im Zusammenhang mit dem Gegenvorschlag zur Volksinitiative Avanti, (en allemand) 14.2.2003
5. M. Rudolf Dieterle, directeur de l'OFROU, lors de la Conférence de presse du TCS, 25.11.2003, p. 7 de sa présentation et OFROU/AFF (cf. 4)

De fausses promesses pour les agglomérations

Ruedi Aeschbacher, conseiller national (PEV/ZH)

Les embouteillages journaliers ne se forment plus quelque part dans la nature ou à l'entrée du Gothard. Ils sont le lot des grandes villes et agglomérations. C'est donc là qu'il faut en priorité résoudre nos problèmes de circulation routière. Or, dans les centres fortement peuplés, rien ne sert de construire de nouvelles voies de circulation : l'espace y est restreint, et une augmentation du trafic accroîtrait inmanquablement les nuisances (bruit, pollution, dangers, etc.). Une politique de mobilité digne de ce nom doit être uniquement axée sur le développement des transports publics, de la mobilité piétonne et cycliste. Nombre de grandes villes en Suisse et à l'étranger l'ont bien compris, en optant pour cette solution depuis plusieurs années déjà.

La désillusion sera rude pour les personnes croyant encore au désengorgement promis par le mal nommé contre-projet à l'initiative Avanti. Devisé à plus de 30 milliards de francs, il n'est autre qu'un gigantesque programme routier, visant avant tout la région du Mittelland et le Gothard. Il n'apportera donc rien aux agglomérations et aux villes. Au contraire : rendu plus attractif, le système routier entraînera chaque jour des avalanches de voitures dans les centres urbains, avec leur lot de bouchons crachés par des autoroutes élargies.

Les partisans d'Avanti tentent de faire adhérer les villes et des agglomérations à leur cause, en leur faisant miroiter 300 à 350 millions de francs pour résoudre leurs problèmes d'engorgement. Ils promettent la moitié de ce montant aux transports publics, mais ne soyons pas dupes :

Le texte du contre-projet ne mentionne nulle part les 300 millions de francs pour les agglomérations, ni les 150 millions pour les transports publics. Ces vaines promesses seraient de surcroît très difficiles à tenir, compte tenu de la réalité :

- Le deuxième programme d'allègement budgétaire d'ores et déjà annoncé menace le financement des transports publics. Le Conseiller fédéral Leuenberger a déjà signalé son intention de renoncer à la deuxième étape de Rail 2000, malgré le plébiscite populaire. Quant à la Conseillère fédérale Metzler, elle a coupé 300 millions destinés à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics. Genève craint de ne pas obtenir les 500 millions promis pour CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) et à Zurich, d'importants projets, comme celui de la nouvelle gare de passage, seront sans doute relégués au second plan ou fortement retardés.
- Même si les 150 millions promis aux transports publics des agglomérations leur parviennent réellement, qu'est-ce qu'une telle somme comparée aux 30'000 millions prévus pour le titanesque programme routier ? Ces 150 millions doivent de plus être répartis entre 55 agglomérations, et si la somme n'est attribuée qu'aux villes principales, les autres n'auront que les yeux pour pleurer.

Les moyens destinés à surmonter les problèmes de mobilité se réduisent continuellement, d'où la nécessité d'un bon investissement. On ne peut pas en dire autant des milliards du contre-projet Avanti. Au contraire: ses coûts inhérents sur la santé et l'environnement seront catastrophiques, car il détruira davantage de paysages et d'espaces, tout en entravant des structures urbaines existantes par la construction d'autoroutes et de parkings. Si les agglomérations optaient pour le développement des transports publics et de la mobilité douce, les modestes moyens financiers ainsi requis permettraient de couvrir les besoins en mobilité, grâce à des modes de transports non seulement humains et écologiques, mais durables.

La Confédération doit sans conteste s'engager à résoudre les problèmes de trafic des agglomérations. Or, la nouvelle péréquation financière, qui prévoit exactement à cette fin un élargissement de l'affectation des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales, est bien plus indiquée que le contre-projet Avanti. Véritable coquille vide, il n'apportera aux villes et agglomérations qu'une avalanche de voitures. Il convient donc de le rejeter massivement.