

COMITÉ ROMAND CONTRE
UNE MAUVAISE POLITIQUE
DES TRANSPORTS
Service de presse
MPO
17, avenue Villamont
1005 Lausanne

Berne, le 17 mai 1988

Aux Rédactions

Monsieur le Rédacteur en chef,

La votation fédérale sur la politique coordonnée des transports approche. Afin que vous puissiez informer vos lecteurs sur les raisons des opposants, nous vous adressons régulièrement un service de presse dont vous recevez ci-joint la troisième édition.

En vous remerciant de l'intérêt que vous voudrez bien porter à ces articles, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Rédacteur en chef, nos salutations les meilleures.


Alfred Oggier

SANS PLOMB: ATTENTION !

L'annonce que le Département fédéral des finances envisage d'abaisser encore le prix de l'essence sans plomb a réjoui tous les automobilistes qui ont une voiture avec catalyseur. Ou elle a titillé l'esprit de celles et ceux qui ont une voiture dont le moteur accepte volontiers la "sans plomb"... mais ne l'utilisent pas pour des raisons que la raison ignore: manque d'information ? Croyance qu'avec la "super" on roule mieux ? etc. Et qui sont prêts maintenant à changer d'avis.

Mais la réflexion devrait aller plus loin.

Le projet consiste à fixer, dès 1989, la surtaxe sur les carburants à 25 centimes le litre pour la sans plomb et à 30 centimes pour la super. Tout en accroissant, pour les droits de base, l'écart de 8 à 11 centimes, d'où une différence globale de 16 centimes (au lieu de 6 à 7 actuellement).

Berne n'a pas caché que c'est une manière d'utiliser la réserve de plus de 2 milliards de francs provenant des droits de douane sur les carburants qui n'ont pas été dépensés pour certains tronçons d'autoroutes ou ont provoqué des rentrées plus fortes que prévues.

Et c'est là que la chatte a mal à la patte !

Car la Confédération agit comme si la politique coordonnée des transports, PCT, sur laquelle le peuple et les cantons devront se prononcer en juin prochain, était déjà adoptée. Cette PCT est justement contestée parce qu'elle laisserait le pouvoir politique manipuler à sa guise les recettes provenant de la circulation routière.

Or, l'utilisation actuelle de la surtaxe est claire: financer "des tâches en rapport avec le trafic routier". Favoriser une catégorie d'usagers de la route - dont fait partie le signataire de ces lignes - est-ce vraiment le genre de tâche visée ? D'autant qu'indépendamment des petits problèmes qui se posent à eux pour circuler dans certaines régions du continent, ils roulent avec l'essence la meilleure marché d'Europe.

.. / ..

Assécher en quelques années - selon ce qui a été dit en haut lieu - une bonne partie des 2,057 milliards de francs économisés est tout sauf une bonne solution.

Songez simplement, vous les Romands surtout, aux nombreuses vraies tâches qui pourraient être accomplies avec votre argent. Par exemple, l'achèvement rapide de la N1 entre Yverdon et Morat, de la N5 et construction de la transjuranne; la pose accrue de parois anti-bruit; la suppression de nombreux passages à niveau; la création accrue de places de parc près des gares; l'élargissement réel - et pas seulement réduit - de divers tronçons d'autoroutes surchargés; le financement de grands travaux dans les villes, où se posent toujours plus de problèmes de circulation, pour faciliter les transports publics: séparation des trafics, métros souterrains, etc.

Il y va de l'intérêt général. Qui mérite que des garde-fous soient posés à un Etat centralisateur, lequel propose une modification de la Constitution volontairement imprécise et floue. Laissant à la législation d'application le soin de ligoter le trafic privé et de faire payer plus encore le "droit à l'aisance" que constitue l'automobile.

Ne nous laissons pas faire et disons non à la PCT !

Cl. J.

LES DANGERS DU PERFECTIONNISME

On nous propose d'inscrire dans la Constitution fédérale deux nouveaux articles dont l'objectif est de coordonner et d'organiser dans l'ensemble du pays les transports publics et les transports privés. Cet objectif est ambitieux.

Ces deux articles comprennent non seulement certains principes mais pas moins d'une vingtaine de règles dont quelques-unes sont claires, d'autres moins, visant à fixer le rôle respectif des transports publics et des transports privés, mais surtout à assurer le financement des grands travaux d'infrastructure.

La tendance générale qui se manifeste dans ces textes est de donner plus de compétences aux pouvoirs publics, plus de moyens aux transports publics et de limiter les transports privés. Ainsi à l'al. 2 de l'article 36 ter, il est précisé que "si l'intérêt général l'exige, la Confédération peut prendre par voie législative, au besoin en dérogeant au principe de la liberté du commerce et de l'industrie, des mesures propres à décharger les routes du trafic-marchandises à grande distance".

S'il peut paraître satisfaisant pour l'esprit de regrouper dans ces deux articles les principes relatifs à une conception générale des transports, cet exercice comporte des risques qui apparaîtront très rapidement, le risque notamment de figer notre politique des transports, de lui donner un corset beaucoup trop rigide dont il sera difficile de se débarrasser par la suite.

Car s'il est un domaine où tout évolue très rapidement, c'est bien celui des transports. Les habitudes de vie de nos concitoyens se modifient; chaque jour on nous fait part de découvertes nouvelles permettant d'accélérer les déplacements. Il suffit de penser au TGV, à l'aviation.

Pensons aussi au problème des carburants et à notre approvisionnement, aux recherches actuellement en cours pour trouver de nouvelles sources d'énergie.

Un carcan législatif trop perfectionniste peut avoir des effets paralysants.

On pourrait comprendre dans une certaine mesure le souci de notre Parlement de régler la politique des transports au niveau constitutionnel, si notre charte fondamentale ne contenait aucune disposition de ce genre. Mais ce n'est pas le cas: il existe dans tous les domaines essentiels des règles déjà en vigueur. Il suffit de songer aux chemins de fer, aux routes internationales, au réseau routier, à l'imposition des carburants et à la répartition du produit de ces taxes et redevances, à la circulation routière, à la navigation aérienne.

La Suisse, par tradition et par expérience, a toujours agi pragmatiquement en se méfiant des grandes conceptions générales.

C'est pourquoi nous sommes d'avis que ces dispositions constitutionnelles sont superflues.

V.

POUR UNE POIGNÉE DE MILLIARDS

Curieusement, alors que la Suisse se préoccupe avec beaucoup d'énergie de son intégration au sein de l'Europe, ne voilà pas que Berne met sur pied une "politique coordonnée des transports" (PCT) qui va à fin contraire ! Le peuple et les cantons ont par bonheur leur mot à dire. Et le 12 juin prochain, ils seront bien inspirés en refusant net le projet fédéral. Examinons cela de plus près.

La PCT, c'est un immense serpent de mer, vieux d'une vingtaine d'années; un de ces dossiers à rallonges, qui passent et repassent d'experts en commissions, avec la volonté de tout embrasser et qui naturellement mal étreint. A l'évidence, la grande ambition de départ, qui cherchait à élaborer une conception globale des transports (CGT), n'a finalement accouché que d'un projet tendancieux; un projet qui, une fois de plus, permet de pénaliser la route au profit du rail.

En modifiant la Constitution fédérale, Berne s'attribue en effet des compétences qui l'autorisent, par exemple, à prendre "des mesures propres à décharger les routes du trafic-marchandises à grande distance", si nécessaire "en dérogeant au principe de la liberté du commerce et de l'industrie". Voilà qui traduit parfaitement l'esprit dirigiste de cette nouvelle PCT.

La vignette et la taxe poids lourds ont déjà valu à la Suisse une kyrielle d'ennuis, et coûtent très cher à l'économie. Au moyen de la PCT, Berne va encore plus loin. Car il n'y a pas de doute que la "coordination" se fera sur le dos des automobilistes et des camionneurs. C'est d'autant plus injuste que la réglementation routière suisse est l'une des plus restrictives du monde. C'est d'autant plus inquiétant que la Communauté européenne (CE) tend au contraire à libéraliser, en faisant tomber les barrières de son grand marché intérieur, dès 1992.

Tonnages, dimensions, mesures antipollution, limitations de vitesses, impôts, taxes; l'armada des restrictions suisses déjà en vigueur ne suffit-elle pas ? Evidemment oui, cela va de soi. Mais la question

est ailleurs. Pour Berne, la PCT fournit en fait une excellente base légale pour pomper les milliards du trafic privé (pensons aux droits sur les carburants), et financer ensuite, au nom de l'écologie et du bien-être général, une partie des transports publics. Alors l'Europe...

Pour toutes ces raisons, et parce que décidément on ne peut pas faire si peu de cas de l'avenir économique de la Suisse, le 12 juin, il faudra voter résolument non.

Florian Grimm

POLITIQUE COORDONNÉE DES TRANSPORTS: L'INSOUTENABLE LÉGÈRETÉ DES MOTS

Depuis quelques années, le Conseil fédéral, respectivement ses départements, nous ont habitués à une présentation agréable, voire attirante, des différents objets soumis au scrutin populaire. Dame, on n'attrape pas les mouches avec du vinaigre !

La PCT (Politique coordonnée des transports) constitue à cet égard un véritable cas d'école.

En effet, l'arrêté fédéral contenant la notion de PCT, que peu d'électeurs auront lu avant le 12 juin, est si peu clair qu'une abréviation plus courte était nécessaire.

Politique coordonnée des transports: c'est une trouvaille géniale!

Politique: ensemble des voies et moyens que l'on met au service d'une cause commune; quoi de plus noble ?

Coordonnée: qui peut encore, à l'heure actuelle, sans passer pour un autocrate inconscient, se déclarer contre tout effort de coordination, en un temps où il n'existe pratiquement plus personne capable d'avoir une vue d'ensemble sur quelque problème que ce soit ? Poser la question équivaut, naturellement, à y répondre, et à le faire de façon positive.

Transports: qui, encore une fois, à défaut d'être un ermite ou un misanthrope solitaire, peut ne pas se sentir concerné et regarder d'un oeil bienveillant toute initiative qui serait prise en ce domaine?

Bref, une approche un peu sommaire de l'objet de ce fameux scrutin ne peut donc, à première vue, que susciter la sympathie bienveillante de tout votant ! Mais qu'en est-il en réalité ? Puisque le Conseil fédéral a renoncé à être objectif, il nous appartient donc de faire connaître les conséquences qui se cachent sous ce vocable attirant.

La "politique" serait la possibilité pour la Confédération d'instituer de nouveaux impôts sur les carburants, par exemple, et d'en décider seule, sans recours au peuple, l'affectation. Ce pourrait être aussi la possibilité de limiter, voire d'interdire tout transport de marchandises sur une "longue" distance (100 km selon M. Schlumpf).

Par "coordination", il faut entendre le financement du transport public par les transports privés qui, eux, couvrent les frais qu'ils engendrent. La réserve du compte routier se monte à l'heure actuelle à près de 2 milliards qui, selon la Constitution, devraient être affectés à la construction et, surtout, à l'amélioration du réseau routier, notamment cantonal. Si cette "coordination" passe, ce montant ira aux transports publics dont les coûts ne cesseront de croître.

Par "transports", enfin, il faudra admettre la pénalisation toujours plus grande du transport privé par rapport à des transports publics qui, en l'état, ne pourront en assumer le remplacement, ni par rapport à la compétitivité financière, ni quant aux facilités d'accès. En faussant cette concurrence, on supprimerait ainsi la liberté du choix du moyen de transport qui, pour être efficace, doit être dictée par des critères économiques.

Voilà donc ce que cache, en fait, ce titre simple et attirant, conçu à première vue pour plaire à tout un chacun. Reste à espérer que le citoyen en tirera les conclusions qui s'imposent.

J.M. G.