

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

Berne, le 26 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 quatrième 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

UN AVANT-GOÛT SIGNIFICATIF...

On le sait, l'article constitutionnel sur la politique coordonnée des transports, qui nous sera soumis en votation populaire le 12 juin prochain, a pour but de faire payer à la route le financement de la politique des transports publics et de la protection de l'environnement.

On vient d'avoir dernièrement un exemple de ce que pourrait être cette politique fédérale des transports avec les propositions d'un groupe de travail fédéral au chapitre de la perception des taxes sur les véhicules à moteur.

Certains, et qui ne sont pas obligatoirement écolos-nationalistes, ce qui est encore plus grave, ont notamment proposé que les taxes sur les véhicules - qui relèvent des cantons - soient supprimées au profit d'une taxe supplémentaire sur les carburants d'environ 30 centimes par litre.

Cette idée "géniale" - qui, soit dit en passant, priverait les cantons de recettes très substantielles - a un inconvénient, ont reconnu ces beaux esprits. Près de 350 000 personnes pourraient en effet aller faire le plein en Allemagne voisine, où le prix du litre d'essence est sensiblement égal au prix pratiqué actuellement en Suisse.

Ce groupe de travail fédéral propose donc autre chose, soit une méthode proche de l'inquisition: on placerait sur chaque véhicule circulant en Suisse un compteur. A la fin de la période servant à établir la taxation, l'automobiliste irait au service des automobiles de son canton qui, alors, lirait le nombre de kilomètres parcourus et enverrait ensuite la facture.

Ce projet, n'ayons pas peur des mots, est ignoble et scandaleux. L'Etat n'a pas à savoir, à connaître le nombre de kilomètres que l'on parcourt chaque année. Nous ne sommes pas encore dans une dictature où nous devrions annoncer aux autorités nos allées et venues, à avoir à obtenir un visa pour quitter le pays. Car qui ne dit pas qu'au bout d'un certain temps, si cette ignominie devait passer, l'automobiliste qui roule beaucoup ne serait pas obligé de justifier ses kilomètres, de demander une autorisation spéciale pour en parcourir autant chaque année ? Cela, bien entendu, au nom de la protection de l'environnement !

Il est scandaleux aussi, ce projet, puisqu'il pénaliserait les régions périphériques, où les habitants ont besoin de leur voiture pour se rendre à leur travail, chez leur médecin, pour amener leurs enfants à l'école.

Cet Etat policier et centralisateur créerait ainsi rapidement deux catégories de citoyens: les citoyens, pouvant bénéficier de bons transports publics, et les autres, ces parias qui roulent en automobile.

Quel rapport avec la politique coordonnée des transports à ce stupide projet ?

L'article constitutionnel prévoit que le financement du compte routier devra être assuré, l'équilibre trouvé. Or, on le sait bien: on peut tout faire dire aux chiffres et les statistiques fédérales sont comme les bikinis: elles montrent beaucoup de choses mais elles cachent l'essentiel. Aussi, si la PCT devait être acceptée, il se trouverait certainement un quelconque groupe d'experts pour affirmer que seule la taxe kilométrique peut assurer le bon fonctionnement du compte routier.

P. Boillod

DANGEREUX POT-POURRI

Au nom de l'intérêt général, on a déjà fait passer bien des choses singulières. Le 12 juin, Berne revient à la charge en proposant cette fois au peuple et aux cantons d'accepter son projet de politique coordonnée des transports (PCT). Disons-le tout net: il faut le rejeter sans hésiter.

Plusieurs bonnes raisons guident ce choix. La première, c'est tout simplement l'inutilité même de ce laborieux serpent de mer, vieux d'une vingtaine d'années. Alors jetons un regard sur son histoire. C'est à la fin des années soixante déjà que les stratèges fédéraux se sont lancés dans la concoction d'une "Conception globale des transports" (CGT). Passé à la moulinette parlementaire, le projet s'est ensuite transformé en "Politique coordonnée des transports" (PCT) et concrétisé par deux articles constitutionnels.

Louable en soi, l'effort initial n'a toutefois débouché que sur un pot-pourri d'aspirations contradictoires. Un pot-pourri dont les implications ne vont toutefois pas sans danger. La PCT représente un puissant instrument centralisateur. Grâce à elle, la Confédération pourrait, par exemple, déroger au principe de la liberté du commerce et de l'industrie dans le domaine du trafic des marchandises à grande distance. Le but de cette disposition est évidemment de pénaliser le transport routier en faveur du rail... sans pour autant renoncer à en tirer un profit maximum !

D'autre part, il ne faut pas croire que la notion de grande distance met le trafic local à l'abri des effets pervers de la PCT. Au contraire, les régions périphériques en pâtiront fortement. Car guettés au coin du bois par une taxe au kilomètre, les camionneurs ne pourront plus desservir les régions à faible densité de population au même prix que les grands centres. Des kilomètres et des frais toujours plus lourds, pour un nombre restreint de clients: le calcul est vite fait. La situation se dégradera au profit des grosses agglomérations, qui pourtant jouissent déjà de solides infrastructures. Et le rail n'y changera rien.

A elles seules, ces quelques remarques suffisent à écarter le projet du gouvernement. Il y en aurait cependant encore bien d'autres à formuler, en particulier sur le système de vases communicants financiers que Berne tente d'instaurer par le biais de la PCT. D'une manière générale, on comprend d'ailleurs mal cet acharnement à vouloir absolument inscrire dans la Constitution une conception globale des transports, pour le seul plaisir d'en avoir une. Fût-elle mauvaise ! L'actuel réseau de communications rail-route et des projets aussi vastes que "Rail 2000", témoignent à l'évidence que l'on peut très bien s'en passer.

Florian Grimm

PCT: UN "MACHIN" INUTILE

Le 12 juin, on votera sur une modification de la Constitution fédérale pour créer "les bases d'une politique coordonnée des transports". Or, il s'agit d'une sorte de "machin", comme dirait le général de Gaulle, dont notre pays n'a pas besoin.

En effet, jusqu'ici les compétences fédérales dans le domaine de la politique des transports étaient décrites avec précision dans des dispositions constitutionnelles claires. De la compétence pour les chemins de fer à la haute surveillance de la Confédération sur les routes et les ponts dont le maintien l'intéresse, en passant par les routes nationales, la répartition des droits d'entrée sur les carburants.

Sans parler du nouvel article constitutionnel sur l'affectation obligatoire des droits de douane et des suppléments de droits de douane sur les carburants. Accepté il y a cinq ans en votation fédérale... et dont toutes les dispositions d'application n'ont même pas encore été mises en vigueur par le Conseil fédéral.

Aujourd'hui, on veut en haut lieu remplacer cette législation par des articles imprécis et flous qui donnent trop de pouvoirs à la Confédération et par voie de conséquence réduisent le droit du peuple et des cantons d'être consultés. L'application révélerait alors le vrai visage de ce qu'il est convenu d'appeler la PCT. Et on sait par expérience à quels errements se livrent souvent les juristes fédéraux quand on leur laisse la bride sur le cou ! Même les Chambres ont de la peine à modifier les ukases venus de Berne, compte tenu de leurs divergences partisans et - pourquoi ne pas le dire ? - de la prédominance alémanique qui impose beaucoup de choses aux Romands...

Mais un fait est clair dans cette PCT indésirée: la Confédération veut obtenir la compétence d'endiguer le développement du trafic routier privé qui, selon elle, fait de la circulation individuelle un mode de transport irrationnel et incontrôlé. Cela en renforçant les transports publics. Et en prenant s'il le faut dans les recettes des droits d'entrée sur les carburants et les taxes routières. Tiens, à propos de ces dernières, si discutées et si discutables, il convient de préciser que dans le projet soumis au vote, la vignette autoroutière et la taxe sur les poids lourds seraient définitivement entérinées.

Le TCS affirme avec pertinence que c'est un non-sens de vouloir à tout prix soit une option de transports publics, soit une option de transports individuels. Il s'agit en l'état actuel de chercher une complémentarité des divers moyens. Car l'on sait pertinemment que le transport collectif ne pourra jamais remplacer le transport privé, dans les villes comme dans les campagnes.

Le grand club automobile n'est pas adversaire de l'utilisation d'une partie du pactole fourni par l'automobile, mais il veut l'affecter avec mesure et précision. Notamment, par exemple, pour des investissements, mais pas l'exploitation des moyens permettant d'améliorer le trafic en agglomération, qui est la source de la majorité des problèmes routiers helvétiques.

Cette PCT mal fichue a encore d'autres défauts. En bref et en vrac: imposer le trafic de marchandises par rail à partir d'une certaine distance (on parle de 100 km!); poudre aux yeux en matière de protection de l'environnement, car les transports publics "propres" ne peuvent aller partout; mise en péril du développement économique des régions situées à l'écart des axes ferroviaires; ignorance de la politique des transports de la future Europe, la CEE libéralisant toujours plus ce marché; etc.

Il faut dire non à ce qui est en fait une mauvaise politique des transports, contraignante et qui va coûter très cher.

Cl. J.