

COMITE SUISSE CONTRE UN NOUVEAU
GOUFFRE A MILLIARDS

Secrétariat
Case postale 8315
3001 Berne
Tél. 031 / 25 77 85

Aux rédactions

Berne, le 25 janvier 1991

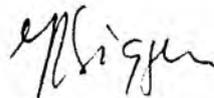
Mesdames et Messieurs,

Vous recevez en annexe le deuxième service de presse de notre comité contre l'initiative lancée par l'Alliance des indépendants et intitulée "pour un encouragement des transports publics".

Nous y avons joint une liste des membres du Comité de patronage ainsi que le préavis de la conférence de presse qui se déroulera à Berne le 21 février 1991. Le prochain service de presse paraîtra le 8 février 1991.

D'ores et déjà nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien prêter à cette documentation.

COMITE SUISSE CONTRE UN NOUVEAU
GOUFFRE A MILLIARDS



J.-P. Siggen

P R E A V I S

Mesdames et Messieurs,

Par la présente, nous avons le plaisir de vous inviter à la Conférence de presse du Comité suisse contre un nouveau gouffre à milliards, organisée

jeudi 21 février 1991,
11 h 00, restaurant Bürgerhaus
Neuengasse 20, Berne

D'avance nous vous remercions de bien vouloir réserver cette date et vous prions d'agrèer, Mesdames et Messieurs, nos meilleures salutations.

COMITE SUISSE CONTRE UN NOUVEAU
GOUFFRE A MILLIARDS

LES PETITS TRAINS CONTRE LES PETITES AUTOS

On sait que l'amour des trains électriques n'est pas réservé aux gamins en culottes courtes. Des adultes, et non des moins sérieux, passent à la contemplation des locomotives le principal de leurs loisirs. Est-ce finalement ce virus qui a piqué les auteurs de l'initiative populaire "pour l'encouragement des transports publics"? On aurait voulu le croire, car leur démarche aurait pu paraître sympathique. Malheureusement, l'Alliance des indépendants qui est à l'origine de ce texte fait plutôt dans la doctrine anti-voitures...

C'est donc le 3 mars prochain que les citoyens pourront se prononcer, non pas sur l'encouragement des transports publics - le titre de l'initiative est habile - mais sur l'utilisation qui devrait être faite à l'avenir de l'argent récolté dans la poche des automobilistes. Ceux qui ont la mémoire des urnes se souviendront qu'en février 1985, les citoyens avaient accepté que l'Etat continue de prélever une surtaxe sur les carburants, à condition que cette surtaxe soit affectée à des objectifs en rapport avec la route: construction de parkings à proximité des gares, séparation des différents trafics, etc.

Rail 2000: un gouffre à milliards

Aujourd'hui, certains s'avisent que cet argent serait bien utile dans la caisse des CFF. Il est vrai que ceux-ci bouclent avec des déficits préoccupants. Il est vrai que l'opération Rail 2000, acceptée elle aussi par les citoyens, coûte chaque jour plus cher; pour un enjeu finalement bien modeste puisqu'au bout du compte, on gagnera environ 10 minutes sur un trajet Genève-Zurich (durée actuelle du trajet: 3 heures). On sera bientôt plus vite à Paris qu'à Zurich.

Mais si les CFF ont besoin d'argent, ce n'est pas une raison pour récupérer 540 millions de francs en provenance directe du porte-monnaie des usagers de la route.

Transports publics: dépenses doublées en 10 ans

Le Conseil fédéral reconnaît lui-même que des efforts importants ont été faits, ces dernières années, en faveur des transports publics et notamment en ce qui concerne les CFF. Les dépenses ont pratiquement doublé en 10 ans et dépassent les 2 milliards de francs par an. Si l'initiative proposée par l'Alliance des indépendants était acceptée, les fonds consacrés à des tâches en relation avec la route (trafic combiné, parkings/gare, etc.) seraient amputés d'un tiers.

Les automobilistes ont suffisamment servi de bouc émissaire. On les a accusés, depuis des années, d'être les principaux responsables de la mort des forêts. Aujourd'hui, les scientifiques n'en sont plus aussi certains, le coupable pourrait bien être au premier chef le climat. Qu'importe, les prétextes pour décourager les usagers du trafic privé n'ont jamais manqué. On s'est habitué à considérer les automobilistes comme des vaches à lait; il faut pourtant espérer que les citoyens ne se laisseront pas prendre, le 3 mars prochain.

Un mot encore. L'initiative proposait, à l'origine, des mesures qui dépendaient de l'adoption de la politique coordonnée des transports. Il faut rappeler ici que celle-ci a été refusée par les citoyens il y a quelques années. Aujourd'hui, les dispositions que prévoit l'initiative - et particulièrement celles qui prévoient de détourner l'argent de la route vers le rail - sont donc appelées à devenir éternelles. Voilà un point que vont particulièrement apprécier les régions de Suisse romande - Jura, Neuchâtel, Valais - qui espèrent pouvoir terminer enfin le réseau autoroutier...

Martine Brunschwig Graf

INITIATIVE DE L'ADI: AUX FRAIS DES ROMANDS

En refusant massivement le premier avril 1990 les initiatives anti-autoroutes "Trèfle à trois" et "Halte au bétonnage", le peuple et les cantons suisses ont formulé très nettement leur volonté d'achever le réseau routier.

C'est une décision claire et positive, prise avec le souci de voir enfin aboutir un plan de construction des routes nationales fixé en 1960 déjà! Les quelques centaines de kilomètres à construire se situent pour la plupart en Suisse romande.

L'article 36ter de la Constitution fédérale assure le financement de cette réalisation en affectant au trafic routier la moitié du produit net des droits d'entrée de base et la totalité de la surtaxe sur les carburants.

L'initiative de l'Alliance des Indépendants intitulée "pour l'encouragement des transports publics" s'attaque de front à ce financement en amputant d'un tiers les fonds affectés obligatoirement aux routes. Une telle diminution mettrait les cantons dans une situation financière difficile en les forçant à accroître leurs dépenses routières d'entretien, d'exploitation et de développement.

L'initiative porterait également atteinte à l'achèvement des autoroutes en les privant d'une somme de quelque 800 millions de francs. Aujourd'hui, le réseau est quasiment achevé en Suisse alémanique, mais il reste toutefois d'importants tronçons à réaliser en Suisse romande. En décembre 1990, les parlementaires romands avaient d'ailleurs réclamé fermement une rallonge nécessaire et justifiée du budget, afin de faciliter le financement de la construction des derniers kilomètres. Si la Romandie a finalement obtenu gain de cause (un crédit supplémentaire de 150 millions de francs), la lutte fut cependant âpre et le bloc alémanique sourd à ces justes revendications.

En fin de compte, des transports publics valables et un trafic routier performant peuvent très bien constituer deux objectifs simultanément visés. Les problèmes surgissent lorsque l'on veut développer l'un de ces moyens au détriment de l'autre.

Jean-Pierre Siggen
Secrétaire USAM

POLITIQUE DES TRANSPORTS: NOUVELLE ECHEANCE

Qui doit payer le financement des transports publics?

La collectivité? Les villes ou régions les mieux desservies?
Les usagers? Les automobilistes?

Actuellement, tout le monde en paye une partie, plus ou moins importante. Et l'on saisit donc bien l'enjeu de cette répartition entre les différents acteurs cités plus haut.

La politique des transports aura fortement marqué les débats politiques suisses ces dernières années et les marquera encore très certainement à l'avenir. "Rail 2000", achèvement du réseau des routes nationales, nouvelle transversale ferroviaire sous les Alpes, rôle de notre pays dans les transports continentaux, autant de sujets actuels et futurs qui alimenteront encore les rendez-vous périodiques avec le peuple et les cantons. Ainsi en va-t-il de la votation fédérale du 3 mars prochain, où peuple et cantons suisses devront se prononcer sur une initiative populaire de l'Alliance des indépendants dite "pour l'encouragement des transports publics".

Cette initiative souhaite la réalisation de principes déjà acquis comme l'amélioration de l'offre des transports publics (nous avons déjà l'horaire cadencé et "Rail 2000", par exemple) et en passe de l'être (comme les communautés tarifaires, déjà réalisées dans une dizaine d'agglomérations du pays).

Au-delà toutefois, cette initiative entend faire payer au monde de la route le financement des transports publics, en puisant plus largement qu'actuellement dans les impôts sur les carburants. Ainsi, derrière des buts louables et, répétons-le, déjà largement réalisés, l'initiative de l'Alliance des indépendants s'en prend au mode de financement des constructions autoroutières, constructions autoroutières qui sont encore loin d'être achevées.

Le deuxième objet soumis à la décision populaire le 3 mars prochain concerne l'octroi du droit de vote dès l'âge de 18 ans, sur le plan fédéral s'entend.

Il s'agit là d'une initiative parlementaire adoptée sans aucune opposition dans les deux Chambres fédérales, en octobre dernier. Actuellement, plus de la moitié des cantons connaissent le droit de vote à 18 ans (treize, pour être exact); plusieurs cantons ont des projets précis à ce sujet. En cette année du 700e, ce serait là un symbole que d'associer plus de citoyennes et citoyens aux affaires publiques.

La guerre du Golfe persique ne doit donc pas nous faire oublier la politique domestique et ses aléas. Cette volonté de traire encore plus la vache à lait routière ne s'amenuise pas avec le temps, et même les décisions populaires prises en faveur de la route (refus de la politique coordonnée des transports, soutien massif à l'achèvement du réseau autoroutier national) ne désarment pas les adversaires du trafic privé.

Philippe Boillod

ZUSAMMENSETZUNG DES SCHWEIZERISCHEN AKTIONSKOMITEES GEGEN
DIE ÜBERHOLTE LdU-VERKEHRSINITIATIVE

KO-PRÄSIDIUM / CO-PRESIDENCE

CE Edouard Delalay, PDC, St-Léonard
NR Karl Weber, Seewen, FDP
CN Carles Friderici, Etoy, LPS
NR Paul Rutishauser, Götighofen, SVP

MITGLIEDER / MEMBRES

FDP / PRS

NR Heinz Allenspach, Zürich
NR Manfred Aregger, Hasle
CN Geneviève Aubry, Berne
NR Felix Auer, Bottmingen
NR Jean-Pierre Bonny, Bern
NR Ernst Cincera, Zürich
CN Pierre Etique, Bressaucourt
NR Paul Fäh, Luzern
NR Ulrich Fischer, Seengen
CN Michel Fluckiger, Porrentruy
NR Hans Rudolf Früh, Bühler
NR Titus Giger, Murg
CN Marc André Houmard, Bienne
SR Bruno Hunziker, Aarau
SR Andreas Iten, Zug
NR François Loeb, Muri
NR Willy Loretan, Zofingen
CN André Perey, Vufflens-le-Château
CN Jean-Nicolas Philipona, Vuippens
CN Jean Revaclier, Satigny
SR Kaspar Rhyner, Elm
SR Ernst Rüesch, St. Gallen
NR Urs Scheidegger, Solothurn
NR Vreni Spoerry, Horgen

NR Franz Steinegger, Flüelen
NR Georg Stucky, Baar
NR Karl Tschuppert, Ettiswil
NR Paul Wyss, Basel
NR Walter Zwingli, Rheineck

CVP / PDC

CN Giovanni Baggi, Malvaglia
NR Ueli Blatter, Engelberg
NR Jakob Bürgi, Schindellegi
CN Gianfranco Cotti, Locarno
CE Anton Cottier, Fribourg
CN Vital Darbellay, Martigny
CN Elisabeth Déglise, Villarsel s/Marly
NR Franz Dietrich, Wabern
NR Hans-Rudolf Feigenwinter, Reinach
NR Theo Fischer, Sursee
CN Mario Grassi, Massagno
NR Peter Hänggi, Nunningen
NR Peter Hess, Zug
NR Franz-Josef Hildbrand, Gampel
NR Franz Jung, Eschenbach
NR Anton Keller, Untersiggenthal
SR Niklaus Kùchler, Sarnen
NR Josef Kühne, Benken
SR Markus Kùndig, Zug
SR Daniel Lauber, Zermatt
CN Monique Paccolat, Collonges
NR Edgar Oehler, Balgach
SR Xaver Reichmuth, Schwyz
NR Albert Rùttimann, Jonen
CN Jean Savary, Sâles
SR Peter-Josef Schallberger, Ennetmoos
NR Paul Schmidhalter, Brig

SR Jakob Schönenberger, Kirchberg
CN Gabriel Theubet, Porrentruy
NR Hermann Wellauer, Frauenfeld
NR Hans Werner Widrig, Bad Ragaz

SVP / UDC

NR Konrad Basler, Esslingen-Egg
NR Theo Fischer, Hägglingen
NR Walter Frey, Zürich
SR Ulrich Gadiant, Chur
NR Hans Ulrich Graf, Bülach
NR Otto Hess, Roggwil
NR Fritz Hösli, Diesbach
NR Paul Luder, Oberösch
NR Reinhard Müller, Williberg
NR Hans Rudolf Nebiker, Diegten
NR Willi Neuenschwander, Oetwil a.d.L.
NR Maximilian Reimann, Gipf-Oberfrick
CN Bernard Rohrbasser, Châtel-St-Denis
NR Albrecht Rychen, Lyss
NR Peter Sager, Bern
SR Bernhard Seiler, Thayingen
SR Hans Uhlmann, Bonau
NR William Wyss, Grasswil
SR Ulrich Zimmerli, Gümliigen
NR Elisabeth Zölch-Balmer, Bern

LPS / PLS

NR Martin H. Burckhardt, Basel
CN Gilbert Coutau, Genève
CN Jean-Michel Gros, Satigny

CN François Jeanneret, St-Blaise
CN Jean-François Leuba, Puidoux
CE Hubert Reymond, Savigny

*

Stand: 25. Januar 1991