

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

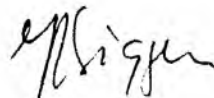
Mesdames et Messieurs,

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'agréer, 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