

COMITE ROMAND CONTRE
UNE MAUVAISE POLITIQUE
DES TRANSPORTS

Service de presse
MPO
17, avenue Villamont
1005 Lausanne

Berne, le 10 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 deuxième 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

TANT VA LA CRUCHE À L'EAU QU'À LA FIN, ELLE SE CASSE

Cet arrêté fédéral visant à créer les bases d'une politique coordonnée des transports mérite d'être repoussé pour de multiples raisons, mais il nous paraît qu'un principe s'en détache.

C'est une histoire morale qui prouve qu'à force d'exagérer, on récolte tôt ou tard un coup de règle sur les doigts. Si les chauffards méritent des punitions exemplaires, que n'a-t-on pas fait à l'honnête automobiliste? Taillable, corvéable à merci, il n'y a pas une semaine qui passe sans que, venus d'obscures officines, interdits, taxes, obligations fondent sur lui. Quand ce n'est pas la vignette, c'est le contrôle des gaz; quand ce n'est pas le 30 km à l'heure, c'est la limitation des charges permises sur son porte-bagages. D'ailleurs, cette dernière mesure est symbolique, elle a été prise d'une manière si draconienne que les inconnus qui l'ont édictée ont dû revenir en arrière.

On ne résiste pas à l'envie de citer l'adage: "l'excès en tout est un défaut". Nous nous trouvons en présence d'une réelle rage de gouverner à laquelle même les gens qui ne possèdent pas de voiture comprennent qu'on veuille s'opposer. Pour de nombreuses régions, le fanatisme de certains écologistes contre la construction d'autoroutes ont causé des torts considérables, non seulement sur le plan de l'économie, mais aussi, et ne l'oublions pas, sur le plan de la sécurité des piétons et des cyclistes. Alors un pas de plus (et quel pas, puisqu'il s'agit d'une modification constitutionnelle!) c'est un pas de trop. Rappelons qu'elle ouvre la porte à l'interdiction de certains transports de marchandises par la route sans se soucier des besoins des régions mal desservies par le train et qu'elle permet de replonger la main, une fois de plus, dans la poche de l'automobiliste pour attribuer des sommes considérables à d'autres fins.

Cette votation devient en quelque sorte un cas de figure, même pour ceux qui n'ont pas de voiture ou qui n'exercent pas régulièrement leur droit de vote, car elle devient affaire de principe qui peut toucher d'autres groupes de citoyens demain. En effet, il est toujours gratifiant de donner une leçon à quelqu'un qui a mal agi, qui a exagéré et qui ne semble pas avoir compris que trop c'est trop.

Et personne ne contestera que l'automobiliste est devenu ces dernières années la cible rêvée des législateurs mal inspirés et des fabricants de règlements, alors érigeons un flambant signal rouge de sens interdit pour les empêcher de poursuivre leur (fausse) route.

R.K.

DES TRANSPORTS COMPLÉMENTAIRES S.V.P.

La coordination des transports, dit le Petit Larousse 1988, est une "réglementation étatique destinée à maintenir des possibilités de coexistence entre les entreprises des transports ferroviaires, routiers, fluviaux et aériens".

Négligeant les deux derniers termes, la Confédération propose une politique coordonnée des transports (PCT)... qui n'en est pas une.

Lisez attentivement les deux nouveaux articles constitutionnels proposés au peuple le 12 juin prochain et vous comprendrez. Vous comprendrez que, sur des bases-cadres relativement floues, Maman Helvetia cherche à privilégier les transports publics par rapport aux transports privés. En d'autres termes (brefs), elle dit: prenez le train ou le bus et laissez tomber la voiture ! Cela en s'octroyant des compétences qui vont dans la ligne de l'Etat central actuel, féru de renforcement.

Pourtant, la Confédération n'a pas besoin de pouvoirs nouveaux en la matière. Elle les a déjà ou est en train de les avoir, tels le mandat de prestation des CFF, Rail 2000, la vignette autoroutière, la taxe poids lourds.

Elle préfère discriminer le trafic motorisé privé en renonçant au principe du libre choix du moyen de transport, par exemple en se donnant la possibilité d'imposer le trafic de marchandises par rail à partir d'une certaine distance. Un conseiller fédéral a articulé le chiffre de 100 kilomètres. Un peu plus de Lausanne-Berne. C'est ridicule.

La PCT ne résout pas de problème mais serait de nature à créer de nouveaux conflits avec un subventionnement unilatéral des transports collectifs sur rail et sur route. Ou en négligeant complètement le trafic en agglomération, qui est actuellement la source de la majorité des problèmes routiers dans notre pays.

La PCT est finalement une menace sur le porte-monnaie des usagers de la route, des automobilistes en particulier. Car elle ouvre la porte à de nouvelles taxes d'utilisation des routes, à la remise en cause de l'affectation obligatoire des recettes sur les carburants en faveur

de la route, à l'officialisation de la vignette autoroutière et de la taxe poids lourds. Tout en réduisant le droit du peuple et des cantons d'être consultés.

Ce que les juristes veulent ignorer, c'est qu'entre la vie utopique, idéaliste prônée par certains écologistes et le "tout pour la voiture" de certains membres du parti des automobilistes, il y a place dans notre société moderne pour les moyens de transports. Ne les opposons pas, mais cherchons une certaine complémentarité entre eux. Car il est évident que, par exemple, le transport collectif ne pourra jamais remplacer totalement le transport privé, dans les villes comme dans les campagnes.

Et il est bon de rappeler que le transport individuel représente 90% du transport de personnes - les trains ne vont certes pas partout - et 80% du transport des marchandises - les localités et les chantiers alimentés par camion - dans notre pays.

Aux entraves de toutes sortes, aux lois, ordonnances, initiatives, etc. qui menacent le simple droit à l'aisance des citoyennes et citoyens, disons résolument non.

La PCT est suffisamment vague pour ouvrir la porte à de nombreuses demandes d'utilisation de l'argent de la route (en 1987, la Confédération a encaissé quelque 4 042 milliards de francs en droits divers, surtaxes, vignettes et autres taxes).

Refusons-la.

Cl.J.

POLITIQUE COORDONNÉE DES TRANSPORTS: COMME GRÊLE APRÈS VENDANGE

"La Suisse dispose du réseau ferroviaire le plus dense d'Europe et d'un réseau routier très bien aménagé. De même elle jouit d'une excellente position dans le trafic aérien international et a accès, par le Rhin, aux voies navigables internationales".

Aussi étrange que cela puisse paraître, ce constat réjouissant et optimiste figure en tête du message que le Conseil fédéral adresse aux citoyens de ce pays pour justifier l'inscription dans la Constitution fédérale de deux nouveaux articles sur la politique coordonnée des transports.

Cette affirmation tendrait bien plus à prouver que les Suisses ont réussi à créer un réseau de transports en s'adaptant toujours aux nécessités du temps sans s'embarrasser d'une conception globale des transports.

Le déclaration liminaire de notre gouvernement prouve aussi que, dans le domaine des transports publics et privés, les décisions principales ont déjà été prises, que les infrastructures existent et qu'à l'avenir seuls quelques aménagements sont encore nécessaires. Nous n'avons dès lors absolument pas besoin de jeter les bases d'une nouvelle politique des transports, alors que tout ou presque est déjà en place.

Ces nouveaux articles arrivent comme grêle après vendange.

Aujourd'hui, ce que le peuple suisse attend ce sont des travaux pratiques et des réalisations concrètes.

Il attend que l'on achève aussi rapidement que possible le réseau des routes nationales.

Il attend une amélioration des services offerts par les transports publics par la mise en pratique du programme RAIL 2000.

Il attend une décision relative au tracé d'une nouvelle transversale alpine ferroviaire à travers les Alpes.

Mais ce dont il ne veut pas ce sont de nouvelles lois, de nouvelles prescriptions et surtout de nouvelles taxes.

C'est la raison pour laquelle les deux articles 36 ter et 37 qui sont soumis au peuple le 12 juin apparaissent comme inutiles et superflus.

LES LACUNES DE LA POLITIQUE COORDONNÉE DES TRANSPORTS

Les articles de notre Constitution fédérale réglant la politique coordonnée des transports, sur lesquels nous sommes appelés à nous prononcer le 12 juin prochain, contiennent un certain nombre de règles d'ordre financier et fiscal, dont l'objectif est d'accroître encore l'aide aux transports publics.

Il y a là un paradoxe.

Par la force des choses, les transports publics - chemins de fer et services d'autobus - pourtant bien structurés dans notre pays, ne peuvent desservir toutes les régions. Il existe dans nos Alpes et dans plusieurs régions du Jura mais sur le Plateau également, des coins, des vallées en dehors de grands courants de la circulation qui ne sont desservis par aucun service public.

Les habitants de ces régions, qui sont le plus souvent financièrement défavorisés, doivent pourtant, par le canal des impôts directs et indirects qu'ils paient au canton, mais aussi à la Confédération, soit par les taxes et surtaxes sur les carburants fournies à la caisse fédérale, participer au financement de ces transports publics qui desservent les régions les plus riches du pays.

Si l'on voulait être logique et solidaire dans l'esprit confédéral, si l'on voulait respecter cet article 31 quinquies al. 4 de la Constitution qui dit que "la Confédération tient compte des disparités dans le développement économique des diverses régions du pays", base de la politique régionale, il faudrait subventionner les habitants de ces régions marginales qui ne peuvent pas compter que sur les transports publics pour se déplacer. Ce serait logique.

Mais on se rend bien compte que cela est impossible. Il est exclu de pouvoir tenir compte de tous les cas spéciaux et de toutes les situations particulières.

C'est bien aussi pourquoi cette politique coordonnée des transports qu'on nous propose nous apparaît aussi comme un exercice inutile et superflu, établissant des règles qu'on ne pourra pas appliquer. Admettons aussi qu'il vaut mieux rester pragmatique en évitant les grandes déclarations de principe.