

COMITE SUISSE CONTRE UN NOUVEAU GOUFFRE A MILLIARDS

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

Aux rédactions

Berne, le 8 février 1991

Mesdames et Messieurs,

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

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



O. Meuwly

INVITATION A LA CONFERENCE DE PRESSE

Mesdames et Messieurs,

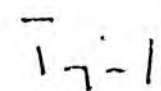
Comme annoncé par préavis, le Comité suisse contre un nouveau gouffre à milliards tiendra une conférence de presse

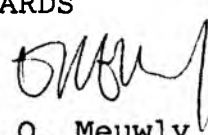
jeudi 21 février 1991 dès 11 h 00,
au restaurant Bürgerhaus, Neuengasse 20, Berne

A cette occasion, Monsieur le Conseiller aux Etats Edouard Delalay ainsi que Messieurs les Conseillers nationaux Theo Fischer (Häggingen) et Charles Friderici s'exprimeront sur l'initiative de l'AdI "pour l'encouragement des transports publics", avant de répondre à vos questions.

Nous espérons que la présente invitation saura retenir toute votre attention et vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs, nos meilleures salutations.

COMITE SUISSE CONTRE UN NOUVEAU
GOUFFRE A MILLIARDS


P. Triponez


O. Meuwly

COMMUNIQUE

L'initiative de l'AdI sur les transports publics n'est pas une "initiative CFF"

L'initiative sur les transports publics qui sera soumise en votation populaire le 3 mars prochain est fréquemment présentée sous le nom d'"initiative CFF". Cette dénomination est fausse! Le citoyen pourrait avoir l'impression que les Chemins de fer fédéraux soutiennent cette initiative: ce n'est nullement le cas.

La Direction générale des CFF s'est officiellement distancée de cet intitulé malheureusement de plus en plus usité. Elle insiste sur le fait qu'elle n'a rien à voir ni avec le lancement, ni avec la campagne en faveur de l'initiative. Celle-ci s'appelle "Initiative populaire pour l'encouragement des transports publics" et relève d'un concept politique. La Direction générale des CFF réaffirme, dans sa prise de position, qu'une simple adaptation des lois et ordonnances existantes suffit à la réalisation des mesures que préconise le Conseil fédéral. Les CFF ne voient pas l'utilité de s'engager pour une initiative proposée par un seul parti et rejetée par le Conseil fédéral et les Chambres fédérales, ni de participer d'une manière ou d'une autre à la campagne.

A relever en outre que l'expression "initiative CFF" n'apparaît nulle part dans la documentation officielle publiée par le Conseil fédéral.

COMITE SUISSE CONTRE UN NOUVEAU
GOUFFRE A MILLIARDS

NON A UNE INITIATIVE QUI PENALISE !

Le 3 mars prochain, le constituant fédéral, soit le peuple et les cantons, devra accomplir un acte éminemment politique en rejetant massivement une nouvelle initiative démagogique dans le domaine des transports.

Une nouvelle fois, doit-on dire, tant est vif l'acharnement de ceux qui, sous le couvert légitime de développer les transports publics, ne cherchent que querelles stériles au trafic privé.

L'initiative de l'AdI tend à rompre un équilibre qui n'est pas parfait, mais qui fonctionne relativement bien, dans les rapports entre la Confédération et les cantons, entre le rail et la route, entre les déplacements individuels ou collectifs.

Dans un domaine où le simple bon sens permet de trouver un compromis raisonnable quant à l'usage par chacun du train et de la voiture, et où la coexistence est parfaitement possible, cette initiative est une nouvelle déclaration de guerre qui ne tient pas compte du vote tout à fait net des Suisses de l'année dernière.

Son acceptation serait source de nouvelle bureaucratie, d'un centralisme pesant et d'un dirigisme déraisonnable.

Le 1er avril 1990, tous les cantons et une très large majorité des citoyens ont dit non aux initiatives sclérosantes qui tendaient à interdire un achèvement réfléchi et rapide du réseau des routes nationales.

Dire oui le 3 mars prochain, c'est détruire d'un trait de plume l'acte de confiance d'il y a moins d'un an.

Comme neuchâtelois, je dois insister sur la situation des cantons où les routes nationales ne sont pas achevées et qui réclament depuis des années que l'on en finisse enfin avec des travaux qui n'ont déjà que trop duré.

De la Thurgovie au Valais, en passant par l'Arc jurassien et le canton de Vaud, ce sont des régions importantes et entières du pays qui ne comprendraient pas que l'on prive la Confédération des moyens nécessaires à terminer l'oeuvre entreprise.

Rail 2000 et les transversales ferroviaires posent déjà tant de problèmes qu'il ne convient pas d'alourdir encore le dossier des transports publics suisses en acceptant une initiative dépassée, excessive et coûteuse.

L'Etat doit offrir des prestations suffisantes et raisonnables, mais le libre choix des citoyens-contribuables doit demeurer entier quant à l'usage des moyens de transport judicieux.

François Jeanneret
Conseiller national

INUTILE ET PERNICIEUSE

Les philosophes qui se pencheront sur le phénomène "voitures" au XXe siècle pourront faire une constatation intéressante et paradoxale: peu d'objets auront suscité autant de critiques et auront été aussi souvent désignés comme responsables de tous les maux, et pourtant aucun n'aura remporté un succès aussi évident, au point que l'automobile est devenue d'un usage populaire, considérée comme nécessaire à la qualité de la vie par la mobilité qu'elle procure. Un député socialiste, auquel on reprochait sa haine systématique de la voiture, s'en était défendu en disant qu'il appréciait la sienne!... La sienne, peut-être, mais pas celles des autres! Car il y a finalement de l'égoïsme à vouloir interdire aux autres d'user de leur voiture tout en se refusant soi-même à renoncer à la sienne.

Ah! Comme il serait idyllique d'être seul sur la route pendant que les autres seraient obligés de prendre le train. "Domaine Public", qui ne saurait être soupçonné d'appartenir au lobby de l'automobile relevait que le RER zurichois était un échec du point de vue de la circulation privée, car, depuis sa mise en service, il n'y a pas moins de monde sur les routes.

L'initiative de l'Alliance des Indépendants n'échappe pas à l'idéologie "anti-voitures". Mais elle fait encore mieux, si l'on peut dire: car elle réussit de surcroît à être inutile et pernicieuse.

Inutile, c'est sa première partie, dont les vœux sont déjà largement réalisés, comme l'établissement d'horaires étoffés (horaires cadencés) et de tarifs avantageux (abonnement ½ tarif), la construction de voies ferrées de raccordement pour le trafic marchandises (Loi fédérale du 5 octobre 1990) ainsi que l'union tarifaire dans les régions qui s'y prêtent (sic!). A moins que l'initiative veuille encore aller au-delà. En dehors des grandes lignes et du trafic de banlieue, bien fréquentés, veut-on vraiment voir des dessertes régionales avec davantage de trains vides. Installez-vous dans un de ces trains: le wagon sera pour vous!

Chaque commerçant sait bien qu'il y a des points de rupture dans la rentabilité d'un produit et qu'au-delà d'un certain seuil, la charge financière est telle que le souci de servir la clientèle ne justifie plus de l'offrir. Les transports publics seraient-ils les seuls à ne pas connaître ce seuil?

Et qui paiera, se demande le peuple qui a du bon sens? C'est là que l'initiative est vicieuse et qu'elle entend traire cette bonne vache à lait d'automobiliste! Car elle prévoit qu'un tiers des droits de base sur les carburants et un tiers de la surtaxe seront affectés aux transports publics.

En se prononçant sur la surtaxe, le peuple a voulu que le trafic routier paie les coûts assurément considérables de la construction des routes et autoroutes. Et les automobilistes peuvent l'admettre, puisque c'est dans leur intérêt. Mais ils ne voudraient pas commencer à payer les frais de transport des autres! Et cela devrait durer jusqu'à l'adoption d'une politique coordonnée des transports, que le peuple a déjà rejetée! Accepter l'initiative, c'est en tout cas retarder l'achèvement du réseau des routes nationales ou opter, à terme, pour une augmentation de la surtaxe qui coulera un peu plus dans le gouffre à milliards que les Indépendants auront ouvert.

Au lieu d'opposer constamment transports publics et transports privés, on ferait mieux de favoriser leur collaboration. Aussi bien dans le trafic des voyageurs que dans celui des marchandises, il y a des transports qu'il est rationnel de faire par le rail, et d'autres par la route. Mais, pour cela, il faudrait que les représentants du lobby des chemins de fer cessent de voter systématiquement contre tout crédit routier (alors que les représentants du transport privé votent souvent des crédits CFF). Construire des parkings près des gares, voilà qui est intelligent. Mais cela ne correspond pas à l'idéologie d'une initiative qu'il s'impose de rejeter, comme le recommandent le Conseil fédéral et les Chambres.

Jean-François Leuba
Conseiller national

Coûts et avantages du trafic routier

"MEUH... NON"

L'expertise du Professeur Walter Wittmann, qui enseigne les finances publiques à l'Université de Fribourg, sur les coûts et avantages sociaux du trafic routier vient à son heure. Elle démontre en effet que les premiers sont systématiquement surévalués alors que les seconds sont tout aussi systématiquement ignorés.

Cette expertise confirme d'ailleurs une étude allemande de 1985 qui relevait que "les avantages sociaux complémentaires du trafic routier dépasseraient d'au moins dix fois ses coûts sociaux complémentaires".

Deux mots-clés caractérisant les points forts de la route permettent de résumer le rapport Wittmann: mobilité et économie.

Pour l'homme, qui a de tous temps cherché à accroître sa mobilité, le véhicule à moteur demeure irremplaçable. Il assure en notre pays 90% des transports de personnes et 80% des transports de marchandises et permet de relier toutes les régions du pays entre elles, quasi sans exception et sans contrainte horaire.

Le trafic routier est également un véritable moteur de l'économie. Selon diverses estimations, il fournit directement près de 160'000 emplois et, indirectement, assure du travail à 180'000 personnes dont l'activité est intimement liée à l'essor du véhicule privé: hôtellerie, restauration, tourisme et industrie des loisirs.

Soit près d'un emploi sur dix!

Le trafic routier est enfin un client privilégié du...fisc. C'est ainsi qu'en 1989 - derniers chiffres connus - la Confédération a engrangé 4,5 milliards de francs en droits de surtaxe sur l'essence, droits de douane divers. IChA, vignette autoroutière et autre taxe sur les poids lourds. Elle en a affecté moins de deux milliards à la construction et à l'entretien du réseau routier, conservant le solde pour ses besoins propres. C'est ainsi que l'on peut affirmer que les subventions versées par Maman Helvetia aux transports publics (2,4 milliards au budget de 1991, dont 1,7 aux CFF) sont déjà soutirées des réservoirs à essence et de la poche des détenteurs d'un véhicule automobile.

Il en est pourtant que cette situation ne satisfait pas et qui voudraient transférer davantage d'argent de la route au rail. Ainsi de l'Alliance des Indépendants, dont l'initiative soumise prochainement à notre sagacité vise à amputer de 800 millions les contributions routières de la Confédération pour les injecter dans les transports publics.

Selon ce schéma, la route ne toucherait plus que 1,5 milliard l'an et le rail plus du double. Le tout étant bien entendu fourni, comme nous l'avons déjà démontré, par les heureux propriétaires de la meilleure vache fiscale du monde: le véhicule à moteur.

Qui devra agiter ses cornes et dire "meuh... non" le 3 mars prochain à ceux qui veulent détourner son lait.

Jean-Claude Chappuis