



CENTRE PATRONAL  
2, avenue Agassiz  
1001 Lausanne  
Téléphone 021 49 19 11  
Télex 455 730  
CCP 10 - 2484-8

## SERVICE D'INFORMATION DES GROUPEMENTS PATRONAUX VAUDOIS

No 1674

Lausanne, le 19 avril 1988  
HC/pt

Les Groupements Patronaux Vaudois communiquent :

### UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS A SENS UNIQUE ?

Le 12 juin prochain, le peuple et les cantons devront se prononcer sur une modification de la Constitution fédérale "visant à créer les bases d'une politique coordonnée des transports". Ces nouveaux articles constitutionnels, dont la rédaction n'est pas empreinte de la plus grande clarté, s'étalent sur près de trois pages. En voici les grandes lignes.

Tout d'abord, la Confédération obtiendrait une compétence générale de fixer les "objectifs de la politique d'ensemble des transports pour la Suisse", en tenant compte notamment "de la nécessité d'utiliser rationnellement les ressources ainsi que des impératifs relevant de la protection de la santé et de l'environnement". Voilà pour le programme général et le cadre très écologique assigné à la politique des transports. Plus précisément, la Confédération pourrait prendre, "au besoin en dérogeant au principe de la liberté du commerce et de l'industrie, des mesures propres à décharger les routes du trafic-marchandises à grande distance", c'est-à-dire limiter le choix des moyens de transports dans ce domaine. Autre innovation, les autoroutes passeraient entièrement en mains de la Confédération; les cantons sont aujourd'hui maîtres de l'ouvrage, propriétaires et chargés de l'entretien. D'autres routes encore aujourd'hui du ressort des cantons, les "réseaux de transport" intercantonaux ou à vocation internationale, passeraient sous contrôle fédéral.

Quant aux transports publics, leur financement serait assumé par la Confédération ou les cantons selon qu'il s'agit de transports publics "d'importance nationale" ou régionaux; pour ces derniers, les charges financières supplémentaires des cantons ne s'accompagneraient pas de compétences correspondantes: la Confédération établirait "des principes applicables à l'aménagement des transports publics régionaux".

Sur le plan financier, le projet est largement axé sur un accroissement des ressources publiques attribuées aux transports publics. Ceux-ci bénéficieraient d'une "contribution de base", prélevée sur les ressources générales de la Confédération en plus de la couverture des coûts des prestations de services publics qui lui sont demandées. En matière de transports privés, le mode de financement actuel serait maintenu. Mais le législateur pourrait instaurer de nouvelles redevances d'utilisation - voire aggraver le poids des vignettes et taxes poids lourds à l'expiration de l'actuelle réglementation transitoire - "à titre de compensation des coûts que le trafic privé occasionne à la collectivité sans les couvrir". Coûts qui pourraient aisément être gonflés par une comptabilisation recourant aux critères "sociaux" et écologiques, flous, mais conformes à l'esprit du programme général.

Ajoutons que la Confédération pourrait encore engager des ressources destinées aux transports privés pour "promouvoir la collaboration entre les divers moyens de transports". Elle pourrait même modifier temporairement l'affectation de ces ressources, au nom d'un des objectifs du programme général, c'est-à-dire à peu près à sa guise.

En résumé, ce projet limite gravement les compétences cantonales, porte atteinte au libre choix des moyens de transport des marchandises; flou et élastique, il est principalement voué au financement des transports publics et à l'assouplissement, au bénéfice de la Confédération, des règles sur l'utilisation des ressources routières.