

COMITE D'ACTION SUISSE POUR UNE POLITIQUE COORDONNEE DES TRANSPORTS

Comité de presse - case postale 1759 - 3001 Berne - Tél. 031/44 23 64

A la presse romande et
tessinoise

Berne, 19 mai 1988

Invitation à notre conférence de presse

Mesdames, Messieurs,

Plus de 80 parlementaires issus de tous les partis gouvernementaux, du Parti libéral, du Parti écologiste ainsi que du Groupe AdI/PEP s'engagent actuellement en faveur des bases constitutionnelles pour une politique coordonnée des transports. Dans le cadre d'une conférence de presse, à laquelle vous êtes cordialement invités, nous vous exposerons les raisons qui parlent en faveur d'un oui à la PCT. Cette conférence de presse aura lieu le

jeudi 2 juin 1988, à 11 heures, au Palais fédéral, salle 86

Notre comité d'action sera représenté par

- M. Sergio Salvioni, conseiller national (PRD/TI)
- M. Rolf Seiler, conseiller national (PDC/ZH)
- M. Hans-Rudolf Nebiker, conseiller national (UDC/BL)
- M. François Borel, conseiller national (PS/NE)

Attachant une grande importance à l'information sur la votation populaire du 12 juin, nous espérons vous rencontrer à notre conférence de presse. Une documentation vous sera remise sur place.

Dans l'attente, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.

Pour le comité de presse

p. o. Th. Schmid

Hanspeter Merz

Annexe:

Service de presse du 19 mai 1988

Politique coordonnée des transports (PCT):

Agir ensemble et non les uns contre les autres

Le Comité suisse d'action pour une politique coordonnée des transports s'est constitué à Berne sous une présidence à cinq têtes. Jusqu'à présent, plus de 80 parlementaires, femmes et hommes, issus de toutes les régions de la Suisse, ont patronné le Comité.

C'est à Berne, sous la présidence conjointe de la conseillère aux Etats Monika Weber (AdI/ZH) et des conseillers nationaux Hans-Rudolf Nebiker (UDC/BL), Sergio Salvioni (PRD/TI), Silvio Bircher (PS/AG) et Rolf Seiler (PDC/ZH), que s'est constitué le Comité suisse d'action en faveur d'une politique coordonnée des transports (PCT). Le Comité s'est donné pour objectif de faire accepter le projet de PCT mis en votation lors de la prochaine consultation populaire; ses motifs sont avant tout les suivants: jusqu'ici, les modes de transport se sont développés parallèlement en Suisse. Grâce au financement qu'assuraient au trafic routier les produits des droits d'entrée sur les carburants, les transports privés se sont développés notablement, au détriment des transports publics, tout en entraînant des conséquences néfastes pour l'environnement. Le projet de politique coordonnée des transports entend placer le développement des modes de transport dans une perspective globale et créer les bases permettant de redonner aux transports publics leur capacité concurrentielle, sans mettre en place de nouveaux privilèges.

La politique coordonnée des transports se fonde sur le principe important selon lequel les utilisateurs de chacun des réseaux de transports doivent supporter les frais dont ils sont la cause, par exemple, ceux qu'ils engendrent dans le domaine de l'environnement. On n'entend pas par là unique-

ment les frais directs, pour la construction et l'entretien du réseau considéré, mais également les frais indirects, qui jusqu'ici étaient transférés à la collectivité. Les transports publics doivent bénéficier d'une assise financière solide.

Le projet de politique coordonnée des transports fixe les compétences de la Confédération et des cantons. On peut de la sorte éviter les erreurs de développement, répartir équitablement les tâches et les charges et enfin, garantir une mise en valeur du pays tout entier.

(42 lignes de 60 signes)

publié le 22 avril 1988

Oui à une politique coordonnée des transports:

Il faut éviter le chaos sur nos routes

Par Sergio Salvioni, conseiller national, PRD, Locarno

L'article constitutionnel sur la politique coordonnée des transports a eu une naissance longue et difficile. Les travaux de la commission pour une conception globale des transports, créée en 1972, n'ont abouti qu'en 1978; le Conseil fédéral a présenté son message en 1983 et les Chambres ont finalement, après des débats qui ont trainé 4 ans, voté un texte légèrement modifié lors la session de décembre 1986.

Tout le monde s'est déclaré d'accord avec le principe d'une coordination des transports: il serait d'ailleurs difficile de soutenir le contraire et le temps écoulé depuis les débats parlementaires n'a fait que démontrer l'insoutenable d'une croissance sauvage des différents moyens de transport.

Où sont les limites?

Le trafic lourd, en particulier, augmente à un rythme impressionnant. Jusqu'où veut-on aller? Quelles sont les limites? Le Conseil fédéral, dans son rapport sur les transversales alpines de 1983, prévoyait entre 6'000 et 9'000 poids lourds par jour en moyenne sur la N2 à la moitié des années 90. Les données statistiques démontrent que malheureusement ces prévisions seront réalisées quelques années plus tôt déjà.

Les habitants des vallées traversées par les routes nationales commencent à percevoir et à ressentir les retombées néfastes de cette situation: si l'on ne prévient pas cette évolution et si l'on ne réussit pas à la contrôler par des

mesures adéquates, il faudra s'attendre à de vives réactions de la population concernée.

Le législateur fédéral ne peut pas assister sans intervenir à l'augmentation de la pollution, au dépérissement des forêts (qui, en partie, est sûrement dû au trafic routier), aux dangers pour la santé de la population et, pour finir, à la paralysie du trafic routier à cause de l'encombrement des routes nationales.

Liberté ou abus?

S'il n'y pas eu d'opposition sérieuse au principe constitutionnel de la politique coordonnée des transports, il y en a en revanche eu à quelques dispositions particulières. Surtout contre l'article 36ter qui autorise la Confédération à déroger du principe de la liberté du commerce et de l'industrie pour décharger les routes du trafic-marchandises à grande distance. Or, s'il y a une norme que l'on doit en tout cas voter, c'est sûrement celle-là!

La liberté d'utiliser les routes nationales avec des poids lourds doit trouver sa limite quand le trafic régulier est perturbé, voire paralysé, par l'usage même de cette liberté. Elle cesse d'être une liberté pour devenir un abus. Je m'étonne de l'attitude qu'adoptent les organisations des automobilistes qui soutiennent les arguments des transporteurs routiers contre l'intérêt des automobilistes privés.

Une façon appropriée de financement

Une autre disposition contestée est celle relative à l'emploi d'une partie des impôts et des droits de douane pour financer les transports publics.

Je pense que l'Etat doit être en mesure de financer d'une façon appropriée les transports publics: comme usager de la route j'ai tout intérêt à favoriser une répartition raisonnable du trafic: j'en tire l'avantage de pouvoir disposer de routes moins encombrées.

Le Conseil national a éliminé une norme qui avait soulevé de fortes réactions dans les régions périphériques avec des réseaux importants de trafic régional: le Conseil fédéral avait proposé de laisser aux cantons le financement du trafic régional. Le Parlement en a décidé autrement. Avec l'article constitutionnel proposé la Confédération participera, comme jusqu'ici, au financement du trafic régional.

Mieux vaut tard que jamais

Nous ne pouvons pas, si nous voulons être raisonnables, refuser de donner à la Confédération une compétence spécifique qui lui permettra d'intervenir pour éviter le chaos sur les routes, l'intoxication des populations des vallées, le dépérissement des forêts.

A cet article constitutionnel on ne peut faire qu'une seule critique fondée: il arrive très tard - mais heureusement pas trop tard encore.

(80 lignes de 60 signes)

POLITIQUE COORDONNEE DES TRANSPORTS: OUI, EVIDEMMENT...

Actuellement chaque mode de déplacement se développe sans égards pour l'ensemble, selon sa logique propre. La croissance continuelle du trafic et des coûts d'infrastructure ne permet plus d'éluder la nécessité d'une approche coordonnée.

On ne peut pas, et ce serait un non-sens économique, dépenser 6 milliards pour Rail 2000, plusieurs milliards pour des RER dans les agglomérations et plus de 10 milliards pour de nouvelles traversées ferroviaires des Alpes, sans coordination efficace de tous les investissements dans le domaine des transports.

Certains tentent de faire de la PCT un véritable monstre. Or, dans notre vie de tous les jours, que faisons-nous d'autre que de pratiquer une politique coordonnée des transports ? Nous sommes tous à la fois et successivement usagers des transports publics, piétons et automobilistes personne n'est exclusivement l'un et pas l'autre. Cela montre aussi l'aberration de prétendre défendre une position sectorielle et d'en proclamer l'exclusivité.

Reste à appliquer ce principe de la complémentarité des modes de déplacement à l'échelle de la communauté. C'est exactement cela le but de la PCT.

On nous dit: coordonner d'accord, mais pas ainsi! A cela il faut répondre comment autrement que par les modalités proposées par la PCT?

* N'est-il pas juste qu'un financement commun par rail et route de tâche communes bénéficiant à tous les usagers soit possible ? Qu'on assouplisse l'aberrante rigidité de l'affectation actuelle, indépendante des vrais besoins, de la taxe sur l'essence ?

* N'est-il pas juste, une fois réalisée la traversée alpine, d'imposer, en cas de nécessité, aux poids lourds européens en transit un certain taux de ferroutage ? Permettant ainsi aux autres usagers de la route et aux riverains de souffler un peu ?

* N'est-il pas juste de fonder la politique des transports sur la vérité des coûts, incluant les coûts externes, comme la consommation d'espace et d'énergie, deux ressources limitées ?

C'est tout cela, la PCT, formulé en termes de principes constitutionnels, ce qui donne au surplus aux citoyens et aux milieux intéressés le moyen de suivre de près la réalisation au plan législatif.

La PCT c'est aussi la garantie concrète donnée aux régions, tant d'agglomération que périphériques, que leurs efforts en faveur des transports public régionaux continueront à être soutenus par la Confédération. Garantie essentielle pour ces deux parents pauvres de la politique actuelle des transports; jamais les régions ne pourront résoudre seules ces problèmes.

Notons encore que nulle part la PCT ne porte atteinte au libre choix de l'individu pour son mode de transport; il s'agit de principes inspirant la direction et les priorités des investissements à venir, et ce dans l'intérêt de chacun et d'une desserte efficace, équilibrée et économiquement supportable, en vue d'une rationalité globale optimale du système des transports dans notre pays.

René Longet, conseiller national, PS

PCT: Une politique des transports logique

Le 6 décembre dernier, le projet "Rail 2000" a été clairement accepté par 57 pour cent des voix. L'analyse de l'Institut VOX a montré que c'est surtout le désir d'améliorer l'efficacité des moyens de transport public qui a été déterminant pour l'acceptation de l'arrêté fédéral y relatif. Ce désir est maintenant devenu un mandat d'exécution pour les autorités. Ce qui signifie que, jusqu'en l'an 2000, l'offre de trains et de bus sera progressivement étendue, en ce sens que l'on va aménager des correspondances plus fréquentes et plus directes, réduire les temps de course et offrir des services plus attractifs. Mais pour réaliser tout cela, il faut évidemment payer le prix. La réalisation de "Rail 2000" exigera, en effet, d'entreprendre des dépenses de milliards de francs au cours des prochaines années, pour lesquelles on ne peut se passer d'établir un concept de financement précis. L'arrêté fédéral relatif aux bases constitutionnelles pour une politique coordonnée des transports, sur lequel le peuple et les cantons devront se prononcer le 12 juin prochain, tient précisément compte de cette nécessité. L'acceptation de la PCT est la conséquence logique du verdict populaire sur le concept de "Rail 2000". En d'autres termes, celui qui accepte le projet A, doit logiquement souscrire au projet B. Le premier projet est "Rail 2000" et le deuxième la politique coordonnée des transports.

Des bases constitutionnelles en matière de financement

Pour financer les transports publics, les bases constitutionnelles relatives à la politique coordonnée des transports prévoient une contribution de base qui provient d'une partie des recettes fiscales et des droits d'entrée sur les carburants, qui étaient, jusqu'à présent, utilisées exclusivement pour la construction de routes. Les transports privés n'en seront par pour autant négligés: les coûts s'y rappor-

tant seront principalement financés par la moitié des recettes nettes provenant des usagers de la route. La taxe sur les poids lourds et la vignette autoroutière, en vigueur actuellement, sont, comme on le sait, des solutions provisoires qui dureront, au plus tard, jusqu'en 1994. Grâce à ces bases constitutionnelles, il sera possible d'assurer à long terme les recettes s'y rapportant. Pour cela, il est prévu de passer du mode de calcul actuel, se fondant sur des taxes forfaitaires, à un mode de calcul qui sera fonction des kilomètres parcourus par l'utilisateur de la route. D'après ce principe, celui qui circule souvent et parcourt de longues distances est plus fortement taxé que celui qui est rarement sur la route et qui n'utilise son véhicule que sur de courtes distances.

La transversale alpine - une chimère?

En vertu de ces bases constitutionnelles pour une politique coordonnée des transports, tant les besoins financiers des transports privés que ceux des transports publics sont pris en considération, et cela de façon identique. Cette mesure est absolument nécessaire après la nette acceptation par le peuple suisse du concept "Rail 2000". Mais un autre projet du siècle ne doit pas demeurer aussi une chimère et a besoin des bases constitutionnelles en matière d'une politique coordonnée des transports: il s'agit de la construction d'une nouvelle transversale alpine, qui ne peut être envisagée sérieusement qu'en créant une base financière appropriée. La PCT constitue le garant pour réaliser également cet objectif.

(61 lignes à 60 signes)