

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, 26 mai 1988

Mesdames, Messieurs,

Nous avons le plaisir de vous faire parvenir en annexe la deuxième édition de notre service de presse en langue française. L'ancien conseiller fédéral M. Léon Schlumpf, M. François Borel, conseiller national (PS/NE) ainsi que M. André Genoud, président de l'Union suisse des transports publics, sont les auteurs des articles que nous mettons à votre disposition aujourd'hui.

Nous vous rappelons qu'une conférence de presse sur le sujet des transports en Suisse romande et sur la politique coordonnée des transports aura lieu

lundi 30 mai 1988, à 11 heures 15, à l'Hôtel Continental, Lausanne

A cette conférence de presse participeront M. Adolf Ogi, conseiller fédéral, Mme Roselyne Crausaz, conseillère d'Etat (PDC/FR), M. Michel Béguelin, conseiller national (PS/NE) et M. Guy-Olivier Segond, conseiller national (PRD/GE). Vous êtes cordialement invités.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.

Pour le comité de presse

p. o. Th. Schmid

Hanspeter Merz

Annexes mentionnées

Projet constitutionnel pour une politique coordonnée des transports (PCT):

Un engagement nécessaire en faveur de la politique des transports

Par Léon Schlumpf, ancien conseiller fédéral

Ce n'est pas sans raison que, voici 15 ans, le Conseil fédéral a donné à une commission d'experts le mandat d'élaborer une conception pour une politique coordonnée des transports. L'évolution que nous avons connue depuis lors n'a pas seulement confirmé l'importance de ce projet mais a encore démontré qu'il était bien plus nécessaire que prévu, partant d'une politique sectorielle des transports, qui pour l'essentiel, ne dépend que de la demande, pour aboutir à une politique coordonnée des transports, qui s'inscrit dans le cadre d'une politique globale d'ordre supérieur.

L'objectif du projet de la PCT est le suivant: une politique harmonisée des transports, destinée à satisfaire les besoins, utilisant des moyens financiers de façon économique, tout en ménageant l'environnement, le terrain et les ressources énergétiques.

Et ces objectifs ne doivent pas en rester au stade de la déclaration d'intention, que l'on pourrait rapidement oublier. Il faut bien davantage qu'ils constituent un engagement ferme pour le futur, un engagement inscrit dans la constitution fédérale. C'est ainsi que l'on pourra garantir une politique durable des transports, qui ne sera pas mise en péril au premier coup de vent et qui par conséquent demeurera ce qu'elle est avec persistance, par delà les changements.

La politique coordonnée des ces dernières années

Au cours des dernières années, maintes étapes ont déjà été franchies dans cette voie. Tous les projets touchant les transports ont été harmonisés à la PCT, que ce soit dans le secteur routier ou dans le trafic ferroviaire. Ainsi en va-t-il de la mise au point du réseau des routes nationales, de la nouvelle loi sur l'utilisation des droits de douane sur les carburants, de "Rail 2000" et du mandat de prestations des CFF.

Toutes ces étapes doivent s'ajuster correctement les unes aux autres et s'emboîter de surcroît avec les projets à venir, en particulier avec la nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes. Or la PCT jette les bases constitutionnelles à cet effet.

Responsabilité pour les investissements importants en matière de transports

Il est nécessaire de procéder à d'importants investissements pour réaliser ou pour terminer dans le domaine des transports, des infrastructures et des installations modernes, suffisamment adaptées aux besoins du réseau des routes nationales, de "Rail 2000" et de la nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes.

Les dépenses énormes qu'il faudra consentir pour les transports n'auront pour une grande part l'utilité souhaitée pour les transports qu'après qu'elles seront achevées. Voilà pourquoi il faut assurer aux transports publics aussi bien que privés un financement d'une ampleur suffisante à long terme. C'est de cette manière seulement que l'on pourra garantir une exécution ininterrompue et une mise en exploitation dans les délais requis, des projets significatifs pour les transports. Tel est l'objet de la PCT.

Pas de pouvoir d'ordonner pour les autorités

La PCT crée un nouveau droit constitutionnel des transports, dont l'exécution sera assurée dans toutes les parties essentielles par une loi fédérale. Ce ne sont ni le Conseil fédéral ni le Parlement qui auront le dernier mot, mais bien le souverain qui peut demander une votation populaire, en usant de son droit de référendum facultatif. Il n'est dès lors pas question que les autorités fédérales établissent par décret une ordonnance sur les transports ou qu'elles puissent modifier les bases financières décidées.

Il en va de même pour l'affectation des recettes provenant des droits de douane sur les carburants. En effet il n'est pas question de faire une "razzia" sur ces recettes! S'il devait un jour se révéler nécessaire de déroger à ce principe, pour des motifs d'intérêt général, cela ne serait possible qu'en votant une loi fédérale qui pourrait être soumise à la sanction du peuple grâce au référendum. Dès lors il ne se justifie pas de manifester de la suspicion et de la méfiance à l'égard des autorités fédérales.

La liberté des transports ne sera pas supprimée

Notre politique des transports est basée sur la liberté des transports, ce qui implique le libre choix du mode de transport. La PCT confirme cette liberté illimitée pour l'ensemble du trafic-voyageurs et pour tout le trafic-marchandises, pour autant qu'il ne s'agisse pas de trafic-marchandises à longue distance. En effet, celui-ci, dont une grande part est contribué par le trafic-marchandises international qui transite à travers notre pays, au-delà de nos frontières, justifie la réserve suivante: il convient de décharger les routes de ce trafic-marchandises à longue distance, lorsque l'intérêt général le demande.

Mais cette compétence exceptionnelle de prendre éventuellement les mesures nécessaires d'allègement ne pourrait être utilisée que sur la base d'une loi fédérale soumise au référendum; cela signifie qu'en définitive, là également, le souverain devrait au préalable exprimer sa volonté. D'ailleurs c'est bien dans l'intérêt des utilisateurs des routes que de telles mesures pourraient être prises, si les nécessités l'exigeaient un jour. En effet les automobilistes, les propriétaires de véhicules utilitaires ou professionnels ainsi que les cercles de la population et les régions du pays pour lesquelles le trafic-marchandises est vital retireraient-ils quelque avantage si des surcharges provoquées par un trafic-marchandises à longue distance, en particulier le trafic international de transit, devaient gêner voire totalement empêcher une utilisation normale des routes? Le cas échéant, des mesures d'allègement permettraient précisément d'assurer la liberté des transports dans l'intérêt même de tous les utilisateurs des routes.

Une véritable liberté des transports pour les utilisateurs des routes, voilà ce que vise la PCT.

Pour une politique des transports adaptée à nos besoins et à l'environnement

La maîtrise des transports est l'une des grandes tâches du futur, car on ne peut pas renoncer aux transports.

Les transports doivent dès lors se dérouler conformément aux besoins, rationnellement et en ménageant l'environnement. Nous ne devons pas accomplir des tâches à caractère national et international en compromettant ou même en détruisant notre milieu vital.

Mais nous ne saurions maîtriser les tâches qui nous attendent par la suspicion et par la peur. L'absence de courage

et la méfiance sont bien mauvaises conseillères, dans la vie politique de tous les jours, comme en matière de politique des transports.

La PCT contribue à façonner les transports du futur dans notre pays de façon appropriée et responsable. Voilà ce dont il s'agit le 12 juin 1988.

(128 lignes de 60 signes)

Politique coordonnée des transports (PCT)

Importance d'un oui pour les cantons périphériques

par François Borel, conseiller national, PS

Je retiendrai deux groupes d'avantages d'un OUI à la PCT pour les cantons de la périphérie de notre pays. Primo les avantages financiers, secundo la garantie pour eux d'avoir de meilleures liaisons avec le reste de la Suisse.

Avantages financiers

1. Certaines grandes agglomérations (Berne, Zurich, ...) voient leur trafic régional et d'agglomération effectué en partie par les CFF et les PTT; il est donc subventionné par la Confédération. Ce principe sera élargi à toutes les régions et agglomérations. Elles pourront donc revendiquer une aide fédérale pour leurs "petits trains" et leurs transports urbains, même si elles ont le "malheur" d'être situées par exemple dans l'arc jurassien plutôt que dans le triangle d'or et de fer.

2. Bon nombre de lignes de chemin de fer privés seront considérées comme d'importance nationale. Elles seront alors prises en charge par la Confédération, ce qui représentera une économie notable pour les cantons qui subventionnent pour l'instant ces compagnies.

3. Les routes d'importance nationale seront traitées de la même manière que les autoroutes (pour Neuchâtel par exemple, sa liaison avec le Locle, puis la France). La Confédération augmentera sa part de subventions pour leur entretien et leur modernisation.

Meilleures liaisons avec le reste du pays

1. La création de parkings à proximité des gares pourra être subventionnée. Ainsi l'accès direct aux lignes CFF sera facilité pour ceux qui n'habitent pas un centre urbain.

2. Les CFF verront leurs moyens d'investissement augmenter. Les projets "en panne", comme pour les jurassiens le dédoublement total des lignes du pied du Jura et de Berne-Neuchâtel, pourront en profiter. Rail 2000 verra sa réalisation facilitée. La desserte régionale prévue dans le programme rail 2000 est d'importance pour les cantons périphériques.

Intérêt général

Tous, habitants de petits cantons ou de grands centres urbains, avons des avantages à ce que l'énergie soit économisée. Le trafic consomme le 28% de l'énergie en Suisse. L'aviation 6%, la route 21%, le rail 1% (!). Il ne s'agit pas de restreindre par les lois la liberté du choix du moyen de déplacement. Mais il peut apparaître opportun de prendre un certain nombre de mesures pour encourager l'utilisation des transports publics.

POLITIQUE COORDONNEE DES TRANSPORTS:

Voter oui, c'est préserver nos conditions de vie

André GENOUD, député, président de l'Union suisse des transports publics

Le 12 juin, le peuple et les cantons seront appelés à se prononcer sur la révision des articles 36 ter et 37 de la Constitution fédérale, dont le but est de jeter les bases d'une politique coordonnée des transports (PCT).

Bien que longuement et minutieusement préparé, ce projet ne suscite pas l'enthousiasme car la matière est ardue mais, surtout, parce que les Chambres fédérales en sont restées à leur vrai rôle de constituant, à savoir de déterminer une politique, de fixer des buts à atteindre et non pas de régler les points de détail. Ce mode de faire laisse tout naturellement large place à l'appréciation et aux interprétations les plus diverses. Il n'est dès lors pas étonnant que le laborieux compromis soumis au peuple suscite des craintes et de l'opposition.

Pour arrêter notre jugement, il convient d'examiner le projet dans son objectif principal, à savoir d'harmoniser toutes les formes de transport sur terre, sur l'eau et dans les airs, en tenant compte d'une part des besoins de transport, d'autre part de la nécessité d'utiliser rationnellement les ressources et, enfin, des impératifs de la santé et de l'environnement.

Cela me paraît essentiel. Personne aujourd'hui ne conteste que l'homme souhaite vivre mieux, qu'il est plus sensible à la qualité de la vie, que nos villes et nos villages doivent être construits, aménagés et organisés en fonction du bonheur de leurs habitants et non des priorités de la circulation routière. Est donc important le choix de société qui nous est proposé de "mieux vivre" et non pas de survivre aux contraintes incessantes qui détruisent l'esprit, la liberté et le bien-être de l'homme.

Et c'est bien là le but principal de la votation du 12 juin; une organisation coordonnée de tous les transports, pensée et appliquée dans la perspective de l'amélioration de notre bien-être, répond à l'intérêt de chacun.

- VOTER OUI - c'est donc préserver nos conditions de vie.

L'article 37 contient des prescriptions intéressantes en faveur des transports publics qui prennent une place importante dans la palette des moyens mis en oeuvre pour protéger l'environnement, économiser l'énergie et résoudre le problème de l'encombrement des villes.

Il s'agit, sommairement, des quelques points suivants:

- ° La Confédération et les cantons assument, conjointement, la charge des lignes de transports publics régionales ferroviaires ou routières. Il s'agit là d'un amendement bienvenu du projet initial, dû à l'action notamment de notre parti.
- ° La collectivité indemnise les entreprises de transports publics pour les prestations qu'elles fournissent dans l'intérêt général.
- ° Pour garantir le financement des transports publics, une part, à fixer par le législateur, des ressources fiscales et des droits de douane, leur est allouée.

Les critiques que l'on adresse à certaines dispositions portent, entre autres, sur des problèmes que le législateur devra résoudre et qui seront soumis à la vigilance de nos parlementaires, ainsi:

- ° les transports publics de ville ont été oubliés, entend-on parfois. La notion de trafic régional inclut le trafic d'agglomération, répondent les responsables de la Confédération. Au législateur de préciser cette volonté politique.
- ° le déficit des lignes régionales des CFF et des PTT sera transféré aux cantons. Oui, mais la Confédération compensera les charges des cantons de manière à ce qu'ils n'aient pas à supporter des dépenses excessives pour les transports. Au législateur encore d'apporter les précisions nécessaires sur ce point.
- ° la Confédération pourra utiliser les ressources provenant des droits sur les carburants pour financer les transports publics. Oui, mais cela à titre temporaire et dans le but de promouvoir la collaboration entre les modes de transport, d'améliorer la sécurité du trafic et de protéger notre environnement, donc pour le financement de mesures dont tous profitent.

Là enfin, et sous réserve du référendum toujours possible, le législateur pourra aussi exercer sa vigilance.

Chacun le constate, les Chambres fédérales ont vraiment voulu s'en tenir, dans la formulation des dispositions soumises au peuple, à des principes généraux. Elles ont déterminé des buts et fixé les grandes lignes d'une politique. C'est ce que l'on attend d'une disposition constitutionnelle. Dans la mise en oeuvre de ces dispositions, comme à l'accoutumée, le parlement s'efforcera de prendre des mesures d'exécution, par voie légale, qui sont conformes à l'intérêt des partenaires, à l'organisation et au financement des transports. On peut leur faire confiance.

A la veille du choix, la sagesse est de garder les yeux sur l'essentiel. A considérer le bilan des dispositions constitutionnelles, ce qui émerge à l'actif, à savoir notre environnement, notre santé, notre bien-être, dépasse largement, à un passif très théorique, les quelques imprécisions ou incertitudes que le législateur aura mission de définir ou d'interpréter dans une optique conforme aux intérêts de tous les citoyens.