
Communauté d'intérêts

des transports

publics

Un OUI pour
la politique coordonnée
des transports PCT

Documentation concernant le nouvel
article constitutionnel sur la
politique coordonnée des transports

Votation du 12 juin 1988

AVANT-PROPOS

Les citoyennes et citoyens vont se prononcer le 12 juin 1988 sur les nouveaux articles constitutionnels relatifs à la politique coordonnée des transports (PCT). La Communauté d'intérêts des transports publics s'est déclarée, depuis sa fondation, pour la réalisation d'une conception globale des transports. Les deux articles constitutionnels en question sont, à notre avis, la suite logique d'une politique des transports favorable à l'environnement, qui a déjà été réalisée par étapes ces dernières années.

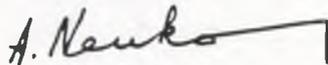
La Communauté d'intérêts des transports publics vous recommande donc de voter «oui» le 12 juin à la politique coordonnée des transports:

- pour mieux protéger l'environnement,
- pour renforcer les transports publics et réduire les abus du trafic privé,
- pour éviter les doubles emplois coûteux dans les transports,
- et pour pouvoir régler leur financement.

J'espère que les informations qui vont suivre vous aideront à vous faire une opinion et qu'elles vous convaincront de la nécessité d'une politique coordonnée des transports.

Communauté d'intérêts des transports publics

Le président:



Alfred Neukomm, conseiller national

1. RETROSPECTIVE HISTORIQUE

Commission PCT	<p>1972</p> <p>Le Conseil fédéral nomme une commission de 62 membres qui a pour mission d'élaborer une conception globale suisse des transports (CGST). Motif: le souci de voir le trafic se développer de manière unilatérale, avec les conséquences que cela comporte sur notre sol restreint, nos ressources en énergie, le bruit et l'air de plus en plus pollué. Objectif de la CGST: renforcer la <u>capacité concurrentielle des transports publics</u>.</p>
Rapport final	<p>1978</p> <p>La commission adopte <u>à l'unanimité et sans abstention</u> le rapport final CGST, comprenant 40 thèses relatives à la politique coordonnée des transports (PCT).</p>
Procédure de consultation	<p>1979</p> <p>Le Conseil fédéral engage une procédure de consultation. Suite à cette procédure, il propose l'introduction immédiate de la vignette autoroutière et de la taxe poids lourds et prépare un Message sur la PCT.</p>
Parlement	<p>1984-87</p> <p>En 1984, le Parlement est confronté pour la première fois avec les deux nouveaux articles constitutionnels relatifs à la PCT, proposés par le Conseil fédéral dans son Message de 1982. Ce projet, contesté sur certains points, est modifié au Parlement en faveur des transports publics. En 1987, <u>le Conseil national et</u></p>

le Conseil des Etats approuvent nettement les deux articles constitutionnels, et ce par 106:23, resp. 24:15 voix.

1988

Votation Le 12 juin, le citoyen se prononcera sur la modification de la Constitution relative à la PCT.

La PCT est-elle dépassée? Comme on le sait, d'autres questions concernant les transports qui, à l'origine, faisaient partie intégrante de la CGST, ont été traitées parallèlement à la PCT: taxe poids lourds, vignette autoroutière, mandats de prestations I et II, mesures tarifaires, Rail 2000. C'est de là que provient l'opinion souvent répandue aujourd'hui selon laquelle la PCT est au fond superflue, puisque ses éléments essentiels auraient déjà été réalisés. Le chapitre suivant montrera que tel n'est pas le cas; d'ailleurs les quatre premiers arrêtés ne resteront en vigueur que jusqu'en 1994 au plus tard. Dès lors, il est incompréhensible de voir certains hommes politiques et partis tourner casaque. Assurer la compétitivité des transports publics n'est pas un sujet limité dans le temps.

2. COMMENTAIRES SUR LES NOUVEAUX ARTICLES

Le premier article (36 ter) délimite les principaux objectifs d'une politique coordonnée des transports et attribue à la Confédération et aux cantons leurs compétences et devoirs respectifs concernant les transports publics et privés.

Le second article (37) concerne le financement

et la répartition des fonds entre les transports publics et privés. (Vous trouverez le texte constitutionnel in extenso dans l'annexe)

2.1. Buts de la politique coordonnée des transports (PCT)

(art. 36 ter, al.1)

Objectifs
de la PCT

La Confédération fixe les buts d'une politique globale des transports. Elle ne tient pas seulement compte des besoins du trafic, mais aussi de l'utilisation rationnelle des ressources et des effets que cette politique aura sur l'homme et l'environnement. Ainsi est ancré dans la Constitution le principe d'une politique coordonnée des transports favorable à l'environnement. La promotion des transports publics obtient la place qui lui revient, leurs nuisances sur l'environnement étant bien inférieures à celles du trafic routier.

2.2 Attribution des compétences et des charges à la Confédération et aux cantons

(art. 36 ter, al. 2-6)

Trafic marchan-
dises à longue
distance

La compétence de la Confédération de pouvoir limiter par voie législative - dans l'intérêt général - le trafic marchandises à grande distance est très importante. Depuis des années, ce trafic atteint des dimensions hors de proportion. La raison en est l'extension massive du réseau autoroutier à travers toute l'Europe. Cela vaut à la Suisse, dans le trafic de transit routier, des taux d'augmentation qui deviennent inquiétants. La population concernée en subit

les conséquences. Le trafic marchandises à grande distance étant du domaine du rail, la Confédération doit pouvoir intervenir dans l'intérêt de l'économie publique.

Répartition
des tâches:
route

La Confédération est responsable du réseau routier d'importance nationale, tandis que les cantons se chargent du reste du réseau, ce qui allège les charges des cantons montagnards au niveau des coûts de construction et d'entretien élevés des routes nationales et principales.

Répartition
des tâches:
transports
publics

Pour les transports publics, la Confédération est seule responsable du réseau national et partage la responsabilité avec les cantons dans le trafic régional. D'un côté, elle peut promouvoir ce trafic, de l'autre, elle édicte des principes assurant un système global performant. La loi réglera dans le détail l'engagement nouveau de la Confédération dans le trafic d'agglomération.

Dans tous les cas, les cantons bénéficient de la péréquation financière pour le trafic local et d'agglomération. C'est le rôle des contributions fédérales d'empêcher qu'un canton ne verse des sommes trop importantes par rapport à sa capacité financière.

Equilibre
financier

Les usagers des réseaux de transport couvrent, à long terme, les frais occasionnés, après règlement des prestations en faveur de l'économie générale. On entend par prestations en faveur de l'économie générale les tarifs à prix réduits pour élèves, retraités et travail

leurs par ex., ou aussi une prestation régulière à des moments de faible trafic. Ce principe d'équilibre financier vaut, en règle générale, autant pour les transports publics que privés, les coûts externes étant aussi pris en considération.

2.3 Le financement des transports
(art. 37)

Le nouvel article de financement remplace, d'une part, la réglementation actuelle relative aux droits de douane sur les carburants et crée, d'autre part, une base durable pour le financement des transports publics.

Financement
des transports
publics

Pour la couverture des dépenses pour les transports publics (sans l'indemnisation des prestations en faveur de l'économie générale), la Confédération utilise une part des recettes fiscales et douanières, fixée à long terme. Les entreprises de transport, elles, paient une taxe pour l'utilisation de l'infrastructure nationale. Cette réglementation vaut déjà depuis le nouveau mandat de prestations des CFF. C'est ainsi que les moyens financiers nécessaires aux transports publics peuvent être également garantis pour les investissements à long terme.

Financement du
trafic privé

Pour le financement du trafic privé, il est fait appel d'une part aux droits de douane actuels sur les carburants et aux impôts de consommation et, d'autre part, aux taxes d'utilisation (taxe poids lourds, vignette autoroutière) qui seront ancrées dans la constitution

pour une durée indéterminée. Celle-ci prescrit justement une taxe en rapport avec les prestations, qui ne doit pas dépasser les frais non couverts par le trafic, à la charge de la collectivité.

Financement flexible

Il faut se féliciter en outre que les moyens financiers consacrés aux transports puissent être engagés de façon un peu plus souple qu'aujourd'hui. La possibilité existe d'obtenir des moyens financiers des deux fonds, pour des mesures à prendre dans l'intérêt de l'ensemble des usagers. De plus, par voie législative (référendum facultatif), l'affectation peut être changée provisoirement, si cela sert les buts de la politique globale des transports.

3. QUELLE EST L'IMPORTANCE DE LA POLITIQUE COORDONNÉE DES TRANSPORTS (PCT) POUR LES TRANSPORTS PUBLICS?

Trafic et environnement

La PCT est un pas important à réaliser pour poursuivre la politique des transports déjà entamée, qui tient mieux compte des conséquences sur l'homme et l'environnement, et donne tout son poids au principe de causalité.

Mesures appropriées

Seul un OUI le 12 juin nous fournira la garantie que les mesures décidées jusqu'ici pour un trafic ferroviaire et routier favorable à l'environnement (réduction de tarifs, Rail 2000, taxe poids lourds, etc) ne restent pas «lettre morte». Une acceptation du projet obligera le Parlement à continuer cette politique et ouvrira

la voie à des mesures supplémentaires raisonnables dans le trafic routier visant par exemple à alléger nos routes de transit d'une partie du trafic poids lourds.

Environnement
politique

Si l'on veut qu'une politique des transports favorable à l'environnement soit poursuivie et que le Parlement dispose des moyens nécessaires, il est essentiel que la politique coordonnée des transports soit acceptée par le peuple suisse. La Communauté d'intérêts pour les transports publics souhaite la réalisation de la PCT et la promotion des transports publics: à l'avantage de la clientèle et à celui de l'environnement. Rail 2000 seul ne suffit pas. L'environnement politique des transports doit aussi être modifié afin que les transports publics puissent remplir leur véritable rôle.

Choix du moyen
de transport

En outre, le citoyen ne verrait pas non plus d'un bon oeil que l'on sacrifie au trafic individuel le dernier franc, le dernier bol d'air pur et le dernier mètre carré de terrain. La politique coordonnée des transports est le plus sûr garant du libre choix des moyens de transport. Le danger le plus grand, c'est la destruction sans égards de l'environnement au nom de la liberté du commerce ou de la mobilité démesurée.

Données concernant les transports

Le nouveau vade-mecum de la LITRA vient de paraître. Il contient de nouveau de nombreux et précieux renseignements sur le trafic en général et les transports publics en particulier. Des informations très appréciées y figurent déjà, notamment la part du trafic assuré par les différents moyens de transport en Suisse pour l'année dernière.

Les données et informations sont présentées d'une manière claire et agréable à consulter. Ce manuel s'adresse à tous les citoyens et toutes les citoyennes qui s'intéressent aux transports publics et à la protection de l'environnement.

Ce vade-mecum peut être obtenu gratuitement au moyen d'une enveloppe affranchie envoyée au:

Service d'information pour les
transports publics LITRA
Case postale 2295
3001 B e r n e

Tél. 031/22 20 43

Nom

Prénom

Rue

Domicile

Veillez m'envoyer vade-mecum de la LITRA.

Vous trouverez ci-joint une enveloppe affranchie.

Commande à envoyer à:

LITRA, Service d'information pour les
transports publics, Case postale 2295
3001 Berne

IGÖV SCHWEZ

VORSTANDSLISTE / COMITE

CI TRAP SUISSE

Bern, 7.5.1988

Präsident/président

Neukomm Alfred, Nationalrat, Dir. Stadtbetriebe, Schwanengasse 14, 3011 Bern

Ehrenpräsident /président d'honneur

Bachtold Jakob, a.Nationalrat

Pourtalèsstr. 11

BE 031 44 21 71 031 52 22 67

Mitglieder/membres

Armann Walter, Nationalrat

Berger Peter, Chef ZFM LSE

* Birrer Hans, Ing.ETH, Präs. IGSV Reg. LU

Brändli Heinrich, Prof. ETH

Chopard Max, a.Nationalrat

Clivaz Jean, Generaldirektor PTT

Durrer Paul, dipl. Natw. ETH

Fessler Hugo, Ing.ETH

Germond Jean-Claude, Beamter TPG

Jeanneret Pierre, Lic. rer. pol.

* Kaelin Robert, Lic. oec. HSG

* Keller Alfred, Dr., a.Stadtrat

* Keller Paul, pens. Lokführer

Longet René, Nationalrat

Meier Werner, a.Nationalrat

Meiner Hans, Dr. phil.

* Oester Hans, Prof. Dr., Präs. VÖV Zürich

* Oester Martin, Wissenschaftl. Sekretär SEV

Pasche Charly, Präsident SEV

* Rapp Hans J. Dr. Ing.

Schütz Jakob, a.Nationalrat

Schweizer Kurt, a. Gemeinderat

Stalder Oskar, Elektroing.

* Trippel Martin, Bankangestellter

* Vollmer Peter, Dr. rer. pol., Präs. IGSV-Bern

* Zahler Alfred, Präs. IGSV-Base

Sekretariat /secrétariat

Friedli Anne

* Arbeitsausschuss

Sect. Tél. bureau tél. privé
Sek Tel Geschäft Tel Privat
BE 031 68 68 32 031 55 12 63

9620 Lichtensteig	CH	—	—	074 7 39 55
6006 Luzern	LU	041 61 25 25	041 31 20 10	
6006 Luzern	LU	041 51 47 51	041 31 33 86	
8172 Niederglatt	CH	01 377 26 88	01 850 34 06	
5417 Untersiggenthal	CH	01 50 05 00	056 28 11 20	
3030 Bern	CH	031 62 11 11	031 92 03 50	
3065 Bolligen	BE	031 60 39 36	031 58 67 80	
6006 Luzern	LU	031 60 32 70	041 31 23 70	
1217 Meyrin	GE	022 21 08 44	022 82 60 63	
3012 Bern	CH	031 61 97 34	031 23 20 29	
3000 Bern	CH	031 44 24 11	031 43 19 18	
8600 Dübendorf	VÖV	—	01 820 69 67	
9400 Rorschach	SG	—	071 41 23 72	
1212 Grand-Lancy	GE	—	022 94 67 76	
3112 Allmendlingen	CH	—	031 52 40 56	
6010 Kriens	LU+BS	041 40 45 40	041 41 93 77	
8053 Zürich	VÖV	01 252 17 17	01 53 29 55	
3000 Bern 16	CH	031 44 46 66	033 57 18 33	
3000 Bern 16	CH	031 44 46 66	031 52 16 80	
4132 Muttenz	BS	—	061 61 13 61	
7477 Fällisur	CH	—	081 72 15 56	
3005 Bern	BE	—	031 22 91 05	
3000 Bern	BE	031 60 37 08	031 44 12 61	
1217 Meyrin	GE	022 31 98 41	022 82 59 23	
3001 Bern	BE	031 45 30 80	031 21 06 10	
4450 Sissach	BS	061 96 54 89	061 98 50 14	

3074 Murli

Urprungstr. 102

3053 Münchenbuchsee

031 86 29 08