

---

## Recommandations de vote

Compte tenu des raisons invoquées, le Conseil fédéral et le Parlement recommandent aux citoyennes et citoyens de voter comme il suit le 12 juin 1988:

- **oui** à l'arrêté fédéral relatif à la modification de la Constitution fédérale visant à créer les bases d'une politique coordonnée des transports
- **non** à l'initiative populaire «visant à abaisser à 62 ans pour les hommes et à 60 ans pour les femmes l'âge donnant droit à la rente AVS»

# Votation populaire du 12 juin 1988

## Explications du Conseil fédéral

### Quels sont les enjeux du scrutin?

**Politique coordonnée des transports**  
La politique coordonnée des transports vise à promouvoir des transports respectueux du milieu naturel, à instaurer un équilibre entre transports publics et trafic privé, enfin à garantir le financement des transports selon le principe de la causalité. Cette nouvelle politique exige une modification de la Constitution fédérale.

Explications: pages 2 à 8  
Texte soumis au vote: pages 9 et 10

**Abaissement de l'âge donnant droit à l'AVS**  
L'initiative populaire visant à abaisser l'âge donnant droit à l'AVS demande que les hommes puissent bénéficier des rentes dès l'âge de 62 ans et les femmes dès l'âge de 60 ans. Le Conseil fédéral et le Parlement rejettent l'initiative parce qu'elle entraîne des coûts trop élevés, va à l'encontre de l'évolution démographique et met en péril les objectifs de la 10<sup>e</sup> révision de l'AVS.

Explications: pages 11 à 15  
Texte soumis au vote: page 12



### Quelques chiffres sur les transports en Suisse

La Suisse dispose de plus de 70 000 kilomètres de routes, dont 1450 kilomètres de routes nationales, ainsi que de 19 100 kilomètres de voies ferrées, lignes de tram et d'autobus (5000 km pour les seules voies ferrées).

Le nombre des véhicules motorisés immatriculés a énormément augmenté. Si, en 1950, il y avait en Suisse 150 000 voitures de tourisme, on en compte aujourd'hui plus de 2,7 millions (une voiture pour 2,4 habitants). Le nombre des véhicules utilitaires (camions et voitures de livraison) est passé de 34 000 en 1950 à 213 000 en 1987.

Les proportions du trafic sur rail et sur route exprimé en prestations se sont fortement modifiées. Si, en 1950, les transports publics assuraient 56 pour cent du transport des personnes, cette part est tombée à 17 pour cent aujourd'hui. Dans le même laps de temps, le trafic privé sur route est passé de 44 à 83 pour cent.

Pour le trafic des marchandises, l'évolution est similaire: en 1950, 70 pour cent des prestations de transport étaient assurées par le rail, contre 41 pour cent aujourd'hui. En revanche, 52 pour cent du trafic-marchandises global s'effectue par la route.

Le trafic consomme 28 pour cent de l'énergie en Suisse, qui se répartissent ainsi: 21 pour la route, 1 pour le rail et 6 pour le trafic aérien.

## Le point de la situation

### Pourquoi une politique coordonnée des transports?

La Suisse dispose du réseau ferroviaire le plus dense d'Europe et d'un réseau routier très bien aménagé. De même elle jouit d'une excellente position dans le trafic aérien international et a accès, par le Rhin, aux voies navigables internationales.

Les voies de communication assurent les indispensables liaisons entre toutes les régions du pays. De bonnes conditions de transport accroissent la mobilité de chacun et sont vitales pour l'économie. En outre, l'importance des transports est d'autant plus grande que la Suisse est située au cœur de l'Europe.

Depuis quelque temps, cependant, l'accroissement de plus en plus marqué du trafic engendre des problèmes notables: bouchons de plus en plus longs sur les autoroutes, ralentissements de la circulation et embouteillages aux heures de pointe, nuisances de plus en plus graves (causées par le bruit et les gaz d'échappement), sans parler des pertes de terres agricoles. Si nous voulons résoudre les problèmes actuels et futurs liés aux transports, nous ne pouvons plus nous contenter de prendre des mesures sectorielles, sans coordination. Mener des politiques distinctes pour la route, le rail, la navigation et les transports aériens ne permet pas de répondre aux impératifs de l'avenir et entraîne des coûts trop élevés.

**C'est pourquoi le Conseil fédéral et le Parlement proposent une modification de la Constitution fédérale, qui permette de mener une politique coordonnée des transports.** Grâce à celle-ci, il sera possible de promouvoir des transports plus respectueux de l'environnement, de créer un équilibre entre transports publics et trafic privé, de répartir équitablement les charges et d'assurer le financement à long terme des transports.

## Que veut la politique coordonnée des transports ?

Les nouveaux articles constitutionnels proposés chargent la Confédération de coordonner les divers modes de transport. Cette politique d'ensemble doit tenir mieux compte des impératifs d'ordre écologique. Elle obligera Confédération et cantons à collaborer étroitement. Le financement de tous les modes de transport sera assuré et une répartition équitable des charges élevées qu'ils impliquent garantie. Les points essentiels de cette nouvelle politique sont les suivants :

### Mettre les transports au service de l'homme

L'objectif suprême de la nouvelle politique des transports est de préserver et, si possible, accroître la qualité de la vie dans notre pays. Pour l'atteindre, la Confédération doit prendre en compte non seulement les besoins en matière de transports mais encore, dans une plus large mesure, les effets qu'exerce le trafic sur la santé de l'homme et l'état du milieu naturel.

A cet effet, la Confédération est chargée de coordonner les transports sur terre, sur l'eau et dans les airs. Il s'agit d'assurer une desserte suffisante non seulement des régions importantes sur le plan économique ou des zones fortement peuplées, mais encore des régions reculées.

### Coordonner sans porter atteinte au libre choix du moyen de transport

En principe, chacun pourra continuer de recourir au moyen de transport de son choix. Les autorités ne pourraient s'écarter de ce principe que pour le transport des marchandises à grande distance en cas de risques d'engorgements graves ou encore si l'homme et l'environnement subissaient des nuisances trop importantes. La Confédération pourrait alors décider, au besoin en dérogeant au principe de la liberté du commerce et de l'industrie, de décharger les routes du trafic de marchandises à grande distance (par exemple entre Chiasso et Bâle).

Encore faudrait-il que l'intérêt général l'exige. Au surplus, une telle mesure devrait nécessairement être prévue dans une loi, sujette à référendum. Quant aux mesures contraignantes, elles ne seraient envisageables qu'en toute dernière extrémité si, par exemple, l'offre de ferroutage (transport de camions par le rail) dont la Confédération encourage le développement, n'entraînait pas un allègement suffisant du réseau routier.

### Mieux répartir les tâches entre la Confédération et les cantons

En matière de **trafic privé**, la Confédération qui n'est aujourd'hui responsable que des routes nationales, verra sa compétence étendue « aux réseaux de transport d'importance nationale ».

Cette innovation permettra de mieux coordonner la planification, la construction, l'entretien et le financement des artères les plus importantes. Le législateur pourra confier à la Confédération le financement d'une partie des routes principales qui relèvent aujourd'hui des cantons, ce qui contribuera à réduire considérablement leurs charges, surtout s'ils sont mal dotés en routes nationales.

Quant aux **transports publics**, ils incombent à la fois à la Confédération et aux cantons: la première financera les transports publics d'importance nationale, les seconds les autres. La Confédération établira cependant des principes applicables à l'aménagement des transports publics régionaux et soutiendra financièrement les cantons, afin d'obtenir une desserte suffisante de l'ensemble du pays.

### N'imposer à aucun canton des charges trop lourdes

Les montants que les cantons doivent consacrer au secteur des transports sont très variables. La Confédération serait dorénavant tenue de compenser ces charges de telle façon qu'aucun canton ne soit contraint de supporter des dépenses excessives. Les charges occasionnées aux cantons ne seront plus établies par mode de transport (par exemple route ou rail) mais globalement. Les charges des communes seront également prises en considération ce qui permettra de tenir compte du trafic d'agglomération et local.

### Faire couvrir les coûts par ceux qui les occasionnent

Les usagers des divers réseaux de transport devront, en règle générale, couvrir les coûts dont ils sont la cause. Il ne s'agit pas seulement des frais de construction et d'entretien des infrastructures, mais encore des coûts non compensés qui sont occasionnés à la collectivité par les transports, notamment ceux qui résultent des atteintes portées à l'environnement. De leur côté, la Confédération, les cantons et les communes paieront les prestations qu'ils ont demandées dans l'intérêt collectif, en indemnisant par exemple les entreprises pour les réductions tarifaires accordées.

### Instaurer un nouveau système de financement

Dans le secteur des **transports publics**, les investissements seront dorénavant financés par une quote-part déterminée des recettes de la Confédération, ce qui permettra d'assurer le développement des transports publics à long terme. En contrepartie, les entreprises de chemin de fer devront payer des redevances pour l'utilisation du réseau ferroviaire.

En ce qui concerne le **trafic privé**, le financement des routes continuera, en principe, d'être assuré par la moitié du produit net des droits d'entrée sur les carburants et par le produit net du supplément auxdits droits, système qui a donné toute satisfaction. En outre, pour compenser les coûts non couverts occasionnés à la collectivité par le trafic privé, la Confédération pourra percevoir des redevances d'utilisation. La Confédération dispose ainsi d'une base constitutionnelle lui permettant de remplacer l'actuelle redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds – qui avantage ceux qui roulent beaucoup – par une redevance calculée d'après les prestations réellement effectuées par chaque véhicule.

### **Financer des mesures qui profitent à tous les usagers**

A l'heure actuelle déjà, une partie du produit des droits d'entrée sur les carburants peut être affectée au financement de mesures visant à décongestionner le trafic routier (transport de véhicules accompagnés p. ex.) et à remédier aux atteintes portées à l'environnement. Les nouvelles dispositions constitutionnelles élargissent quelque peu cet éventail de possibilités: la Confédération pourra engager les ressources destinées aux transports pour garantir la péréquation des charges en faveur des cantons et financer des mesures qui profitent à tous les usagers. Ainsi, il lui sera possible, par exemple, de financer, au moyen des droits sur l'essence, l'aménagement de places de parc aux fins d'inciter les automobilistes à emprunter les moyens de transport publics.

### **Pas de « razzia » dans le porte-monnaie des autres**

Il est judicieux de financer séparément les divers modes de transport, tels que le rail et la route, afin que chacun supporte ses propres coûts. S'il advenait cependant que ce système ne permette pas d'atteindre les objectifs de la politique d'ensemble des transports, la Confédération aurait la possibilité d'affecter des ressources destinées à l'un des modes de transport au financement d'un autre. Toutefois, elle ne pourrait le faire qu'à titre exceptionnel et pour une durée limitée. Au surplus, un tel changement d'affectation devrait être voté par le Parlement, voire, avisé par le peuple, au cas où un référendum serait lancé.

## **Les débats au Parlement**

Le Parlement a adopté à une nette majorité les articles constitutionnels sur la politique coordonnée des transports. Un point surtout a été toutefois controversé: la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons en matière de transports publics. Par ailleurs, une question a donné lieu à des divergences de vues: fallait-il fixer dans la Constitution ou dans une loi la part des recettes que la Confédération doit, selon le projet, affecter au financement des transports publics? Sur ces deux points, le Parlement a finalement décidé de n'établir que les principes au niveau constitutionnel et de régler les détails dans un acte législatif. Enfin, la faculté donnée à la Confédération de modifier l'affectation de ressources tirées des droits d'entrée sur les carburants n'a pas fait l'unanimité.

## **Le point de vue du Conseil fédéral**

Aux yeux du Conseil fédéral, les nouvelles dispositions constitutionnelles sont indispensables. Elles permettent d'instaurer le meilleur équilibre possible entre avantages et inconvénients des transports. Les difficultés qui affectent le trafic (ralentissements, embouteillages, etc.) proviennent, pour une part, de ce que les problèmes de l'automobile, des chemins de fer, de la navigation et des transports aériens ont, jusqu'à présent, toujours été traités séparément. Or, la nouvelle politique préconisée exige des décisions prenant en compte la globalité des problèmes. Elle est la condition permettant de faire face rationnellement et écologiquement à l'accroissement du trafic.

Les articles sur la politique coordonnée des transports ne bouleversent pas notre droit constitutionnel mais le complètent judicieusement. Ils se bornent à établir des principes, ainsi qu'il sied dans une constitution. Il appartiendra au législateur de régler les détails. Quant au peuple, par la voie du référendum, il aura le dernier mot. Les nouveaux articles constitutionnels confèrent à la Confédération et aux cantons non seulement des attributions, mais encore les moyens financiers permettant de les exercer. Enfin, ils permettent de renforcer la position de la Suisse dans le trafic international.

## Arguments pour et contre

### Contre

*Les nouveaux articles constitutionnels sont superflus. A l'heure actuelle, la Confédération a les moyens de mener une judicieuse politique des transports, sans qu'il soit nécessaire d'ajouter à la Constitution des dispositions qui débouchent sur des interventions supplémentaires de l'Etat.*

*La politique coordonnée des transports permet de changer l'affectation des ressources tirées des droits d'entrée sur les carburants. Ce sont donc les automobilistes qui paieront les déficits des transports publics.*

*La politique proposée est plus une politique fiscale qu'une politique des transports. Au lieu de supprimer la redevance sur le trafic des poids lourds et la vignette autoroutière, la Confédération en maintient le principe dans la Constitution.*

*Le projet laisse de côté le trafic d'agglomération. Or c'est précisément ce trafic qui pose les problèmes les plus épineux. Comment pourraient-ils dès lors être résolus ?*

**Le Conseil fédéral et le Parlement estiment que les « pour » l'emportent. Aussi vous recommandent-ils d'accepter le projet de politique coordonnée des transports.**

### Pour

Les objectifs et les principes de la politique coordonnée des transports doivent être fixés dans la Constitution. C'est le seul moyen, par exemple, d'établir une nouvelle répartition des tâches dans ce domaine entre la Confédération et les cantons, de garantir le financement des transports et, au besoin, de décharger les routes des poids lourds.

Les automobilistes eux-mêmes sont les premiers intéressés à ce que le trafic routier soit décongestionné, même s'il faut pour cela utiliser des ressources tirées des droits d'entrée sur les carburants. D'ailleurs, ce changement d'affectation ne pourrait être que temporaire. Au surplus, il devrait être approuvé par le Parlement et, éventuellement, par le peuple.

Des redevances ne peuvent être prélevées pour l'utilisation des routes que si les coûts du trafic routier ne sont pas couverts. Chaque usager ne devra donc couvrir que les coûts qu'il occasionne, et rien de plus.

Le trafic d'agglomération n'est pas oublié, bien au contraire. En effet, la Confédération soutient financièrement les transports publics des cantons et des communes.

## Texte soumis au vote

### Arrêté fédéral

### relatif à la modification de la Constitution fédérale visant à créer les bases d'une politique coordonnée des transports

du 20 mars 1987

#### I

La Constitution est modifiée comme il suit:

*Art. 36<sup>bis</sup>, 1<sup>er</sup> al., 2<sup>e</sup> phrase, ainsi que 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> al.  
Abrogés<sup>1)</sup>*

*Art. 36<sup>ter</sup>*

<sup>1</sup> La Confédération fixe les objectifs de la politique d'ensemble des transports pour la Suisse. Ce faisant, elle tient compte des besoins de transport, de la nécessité d'utiliser rationnellement les ressources ainsi que des impératifs relevant de la protection de la santé et de l'environnement. Elle coordonne, dans les limites de ses attributions constitutionnelles, les transports sur terre, sur l'eau et dans les airs.

<sup>2</sup> Si l'intérêt général l'exige, la Confédération peut prendre par la voie législative, 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.

<sup>3</sup> La Confédération assure, en matière de trafic privé, en collaboration avec les cantons, la planification, la construction et l'entretien des réseaux de transport d'importance nationale. Ceux-ci relient les régions du pays et servent au trafic à grande distance. Le financement en est principalement assumé par la Confédération. Les autres réseaux de transport du trafic privé sont du ressort des cantons.

<sup>4</sup> La Confédération et les cantons assument la charge du transport public. La Confédération finance le transport public d'importance nationale. Pour assurer au pays un système global de transport efficace, la Confédération établit des principes applicables à l'aménagement des transports publics régionaux; elle encourage ceux-ci dans la mesure des besoins régionaux de transport et de la capacité financière des cantons.

<sup>5</sup> La Confédération compense les charges des cantons de telle façon qu'aucun d'eux ne soit contraint, dans l'ensemble, de supporter des dépenses excessives pour les transports.

<sup>6</sup> Les usagers des réseaux de transport couvrent, en règle générale, à long terme les coûts dont ils sont la cause, et qui subsistent une fois déduite l'indemnisation des prestations de service public. Le législateur fixe les exceptions. La Confédération, les cantons et les communes paient les prestations de service public qu'ils ont demandées. La Confédération établit, en collaboration avec les cantons, un compte des coûts occasionnés à la collectivité par les transports publics et privés.

<sup>1</sup> Ces dispositions abrogées concernent les routes nationales. Elles ont été reprises et développées dans le nouvel article 36<sup>ter</sup>, 3<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> alinéas.

## Art. 37

<sup>1</sup> La Confédération couvre, au moyen de ses ressources générales, les coûts des prestations de service public de transport qu'elle a demandées.

<sup>2</sup> Elle utilise en outre, chaque année, compte tenu des contributions versées aux cantons:

1. Pour les transports publics:
  - a. Une contribution de base, fixée à long terme par le législateur, qui correspond à une part déterminée de ses recettes provenant d'impôts et de droits de douane;
  - b. Les versements effectués par les entreprises de transport pour l'utilisation des réseaux d'importance nationale.
2. Pour les transports privés:
  - a. La moitié du produit net des droits d'entrée sur les carburants ou d'un impôt de consommation équivalent;
  - b. Le produit net d'un supplément aux droits d'entrée sur les carburants ou d'un supplément à un impôt de consommation équivalent;
  - c. Les redevances d'utilisation versées par les usagers à titre de compensation des coûts que le trafic privé occasionne à la collectivité sans les couvrir.

<sup>3</sup> Pour financer des mesures qui profitent à tous les usagers telles que séparer les différents courants de trafic, promouvoir la collaboration entre les divers moyens de transport, améliorer la sécurité du trafic et assurer la protection contre les forces de la nature et la protection de l'environnement et du paysage, ainsi que pour garantir la péréquation des charges en faveur des cantons, la Confédération peut engager les ressources destinées aux transports publics et privés.

<sup>4</sup> La Confédération tient des comptabilités distinctes des recettes et de l'utilisation des ressources destinées aux transports publics ou aux transports privés. Par la voie législative, elle peut temporairement modifier l'affectation de ces ressources, si cette mesure est nécessaire pour atteindre les objectifs de la politique d'ensemble des transports.

<sup>5</sup> Les cantons ne peuvent ni prélever ni admettre des taxes pour l'utilisation des routes qui, conformément à leur destination, sont ouvertes au trafic public. La législation fédérale règle les exceptions.

Art. 41<sup>ter</sup>, 4<sup>e</sup> al., let. a, 2<sup>e</sup> phrase  
Abrogée<sup>2)</sup>

## Dispositions transitoires

### Art. 19

<sup>1</sup> L'équilibre financier du système des transports selon l'article 36<sup>ter</sup>, 6<sup>e</sup> alinéa, doit être obtenu par étapes.

<sup>2</sup> Les déficits des réseaux d'importance nationale, qui pourraient subsister après l'instauration du préfinancement des investissements par la Confédération et du paiement intégral des prestations de service public, seront couverts durant une phase transitoire de cinq ans au plus par les ressources générales de la Confédération.

## II

Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

<sup>2</sup> Depuis 1971, la Confédération a la compétence de percevoir des impôts de consommation en lieu et place des droits d'entrée sur les carburants. C'est à des fins de simplification du texte constitutionnel que cette compétence a été introduite à l'article 37, 2<sup>e</sup> al., ch. 2, lettres a et b du projet.

# Initiative visant à abaisser l'âge donnant droit à la rente AVS

## Le point de la situation

Notre système de prévoyance-vieillesse, survivants et invalidité qui a été accepté à une forte majorité en 1972 repose sur trois piliers:

- Premier pilier: l'AVS et l'AI qui constituent l'assurance de base pour tous depuis 1948.
- Deuxième pilier: la prévoyance professionnelle, obligatoire pour les travailleurs depuis 1985.
- Troisième pilier: la prévoyance personnelle (épargne individuelle) que l'Etat encourage.

En 1948, lorsque l'AVS est entrée en vigueur, l'âge donnant droit aux rentes était fixé à 65 ans pour les femmes comme pour les hommes. L'âge donnant aux femmes droit à l'AVS a été abaissé à 63 ans en 1957, puis à 62 ans en 1964.

L'initiative populaire «visant à abaisser à 62 ans pour les hommes et à 60 ans pour les femmes l'âge donnant droit à la rente AVS» va nettement plus loin. Elle a été déposée en 1983, pourvue de 116 657 signatures valables. Elle est la deuxième visant un tel objet; en 1978, en effet, une initiative demandant que l'âge donnant droit à l'AVS soit fixé à 60 ans pour les hommes et à 58 pour les femmes avait été rejetée massivement (par 1451220 non contre 377 017 oui).

La nouvelle initiative demande que l'abaissement, à 62 ans pour les hommes et à 60 ans pour les femmes, de l'âge donnant droit à la rente de vieillesse se fasse en l'espace de trois ans. Elle précise en outre que cet âge pourra être abaissé ultérieurement, par voie législative, mais non qu'il pourra être relevé.

**Le Conseil fédéral et le Parlement rejettent l'initiative**, estimant que la question de l'âge donnant droit à la rente ne peut être examinée hors du contexte général de l'assurance-vieillesse. Les coûts qu'entraînerait l'initiative sont si élevés que les autres améliorations qu'il est prévu d'apporter à l'AVS seraient mises en péril. Or, par la 10<sup>e</sup> révision de l'AVS, le Conseil fédéral entend prendre non seulement les mesures utiles en vue d'établir l'égalité des droits entre hommes et femmes, mais apporter aussi des améliorations d'ordre social. Pour le moment, le Conseil fédéral renonce à modifier l'âge de la retraite mais il veut promouvoir la possibilité pour les hommes âgés de 62 à 65 ans de prendre une retraite anticipée.

## Texte soumis au vote

### Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «visant à abaisser à 62 ans pour les hommes et à 60 ans pour les femmes l'âge donnant droit à la rente AVS»

du 9 octobre 1986

#### Article premier

<sup>1</sup> L'initiative populaire du 24 février 1983 «visant à abaisser à 62 ans pour les hommes et à 60 ans pour les femmes l'âge donnant droit à la rente AVS» est soumise au vote du peuple et des cantons.

<sup>2</sup> L'initiative a la teneur suivante:

La Constitution est modifiée comme il suit:

*Art. 34<sup>quater</sup>, 2<sup>e</sup> al., après la 5<sup>e</sup> phrase*

Ont droit à une rente simple de vieillesse les hommes âgés de 62 ans révolus et les femmes âgées de 60 ans révolus. Une loi peut abaisser ces limites d'âge.

*Dispositions transitoires*

<sup>1</sup> Les âges mentionnés à l'article 34<sup>quater</sup> donnent droit à la rente complète lors de l'introduction de la modulation de l'âge de la retraite.

<sup>2</sup> Une loi peut ramener l'âge auquel les hommes ont droit à la rente de vieillesse au niveau de celui qui ouvre ce droit aux femmes.

<sup>3</sup> Tant que subsiste le régime de la rente de vieillesse pour couple, les époux ont droit à cette prestation à condition que l'un des deux ait 62 ans révolus et que l'autre ait au moins 60 ans révolus ou soit invalide à cinquante pour cent.

<sup>4</sup> L'âge donnant droit à la rente de vieillesse est abaissé d'un an pour la première fois une année après l'acceptation de l'initiative, puis d'un an chaque année jusqu'à ce que les âges donnant droit à la rente de vieillesse qui sont mentionnés à l'article 34<sup>quater</sup> soient atteints.

#### Art. 2

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

## Arguments du comité d'initiative

Le comité justifie comme il suit l'initiative populaire déposée:

### **«Pour une véritable égalité entre femmes et hommes.**

*La Suisse est un des pays industrialisés où les limites d'âge donnant droit à l'assurance-vieillesse sont des plus élevées alors que la situation économique et la productivité permettraient que nous soyons à l'avant-garde en ce domaine.*

*L'abaissement de l'âge donnant droit aux rentes AVS est rendu nécessaire pour sauvegarder la santé menacée par le stress, le surmenage professionnel, les craintes de perdre son emploi et autres.*

*L'initiative propose que l'égalité, entre femmes et hommes, de l'âge donnant droit aux rentes, soit atteinte en deux étapes. La première en fixant la limite à 62 ans pour les hommes et 60 ans pour les femmes, la seconde en la fixant ensuite à 60 ans pour tous. En opposition avec les milieux qui veulent élever, pour les femmes, l'âge de l'AVS à 63 ans d'abord, puis à 65 ans, l'initiative donne un coup d'arrêt à ces prétentions antisociales.*

*Dans le cadre de l'étude de la 10<sup>e</sup> révision de l'AVS, il est question d'introduire la retraite à la carte, c'est-à-dire la possibilité de toucher les rentes avant l'âge généralement prévu. Il convient toutefois de préciser que cette éventualité ne sera pas à la portée des petits et moyens revenus puisque les rentes seront réduites de 6,8% par année de retraite anticipée, tandis que l'initiative permettra la retraite à la carte, mais sans réduction des rentes.*

*Tout en maintenant l'AVS comme assurance de base de la sécurité sociale des personnes âgées, on peut la développer dans un pays dont le produit national est élevé. L'augmentation des coûts qui découleront de l'acceptation de l'initiative peut être assurée par une contribution accrue de la Confédération. L'article 34<sup>quater</sup> de la Constitution fédérale prévoit que les contributions financières de celle-ci n'excéderont pas la moitié du montant total nécessaire à l'AVS. Or, les contributions de la Confédération ont été réduites de 25% à 20% lors de la 9<sup>e</sup> révision de l'AVS! Une réduction des dépenses militaires excessives faciliterait l'exécution du mandat que la Constitution confie aux pouvoirs publics. Cela sans augmentation des cotisations salariales.»*

## Avis du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral rejette l'initiative pour les raisons suivantes:

### L'initiative entraînerait des coûts trop élevés

Pour le million de rentiers AVS, on verse aujourd'hui en Suisse quelque 13 milliards de francs par an. Au plus tard trois ans après l'acceptation de l'initiative, il y aurait 70 000 femmes et 85 000 hommes retraités de plus. Les dépenses supplémentaires qui en résulteraient seraient de l'ordre de 2,1 milliards de francs par an.

Pour éviter ces dépenses supplémentaires, il faudrait réduire les rentes de 15 pour cent, ce que l'on ne peut guère envisager puisque le mandat constitutionnel fixé, à savoir que les rentes doivent couvrir les besoins vitaux de manière appropriée, ne serait plus rempli. Il faudrait donc accepter une augmentation des dépenses. Selon le mode de financement actuellement appliqué, il en résulterait une augmentation des cotisations de 1,55 pour cent du salaire AVS ainsi qu'un accroissement de la charge de la Confédération et des cantons de 295 millions de francs.

L'initiative aurait également des répercussions d'ordre financier sur d'autres branches de la sécurité sociale, notamment sur le régime des prestations complémentaires à l'AVS et sur la prévoyance professionnelle.

### L'initiative va à l'encontre de l'évolution démographique

Même sans abaissement de l'âge de la retraite, l'évolution démographique posera des problèmes: l'espérance de vie augmente et le rapport entre le nombre des rentiers et celui des personnes qui cotisent devient toujours plus défavorable. Si l'on abaisse l'âge donnant droit à l'AVS, le déséquilibre entre le nombre des cotisants et celui des rentiers s'accroîtra encore.

### L'initiative serait contraignante pour tous

Une mise à la retraite anticipée ne répond pas à un besoin général mais uniquement à des aspirations individuelles. Un abaissement général de l'âge donnant droit à l'AVS contraindrait les personnes qui aimeraient continuer à travailler à arrêter prématurément leur activité professionnelle. L'initiative n'entraîne donc pas seulement des problèmes financiers pour notre sécurité sociale mais elle implique aussi une restriction de la liberté individuelle. Il faut donc donner la préférence à des solutions qui tiennent compte des aspirations de chacun, comme c'est souvent le cas dans la prévoyance professionnelle qui est aujourd'hui aménagée de manière de plus en plus souple. De telles solutions devront être conçues de manière que les petits revenus puissent aussi en profiter.

### L'initiative met en péril la 10<sup>e</sup> révision de l'AVS

L'initiative compromet l'introduction des améliorations que vise la 10<sup>e</sup> révision de l'AVS. Dans le cadre de la 10<sup>e</sup> révision de l'AVS, le Conseil fédéral a prévu de proposer toute une série de mesures visant à établir l'égalité des droits entre hommes et femmes ainsi qu'à améliorer la situation des rentiers socialement défavorisés. Pour ce qui est de l'âge donnant droit à la rente, le Conseil fédéral propose de nouvelles solutions: il n'envisage plus de relever l'âge de la retraite pour les femmes mais de donner aux hommes la possibilité de prendre une retraite anticipée de 3 ans au maximum. On leur donnerait ainsi la possibilité de prendre une retraite anticipée à partir de 62 ans, âge donnant aux femmes droit à la rente, à condition d'accepter une réduction supportable de leur rente. A la différence de la proposition formulée dans l'initiative, qui est rigide et coûterait extrêmement cher, cette solution serait financièrement supportable et aurait l'avantage de la souplesse: elle permettrait de tenir compte des désirs et des besoins individuels.

**Pour toutes les raisons invoquées, le Conseil fédéral et le Parlement rejettent l'initiative visant à abaisser l'âge donnant droit à la rente AVS. En revanche, une solution plus souple est proposée dans le cadre de la 10<sup>e</sup> révision de l'AVS.**