Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: 26 (1989)

Heft: 949

Artikel: Initiative pour l'encouragement des transports publics : un texte dépassé par les événements

Autor: Imhof, Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011011

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

INITIATIVE POUR L'ENCOURAGEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS

Un texte dépassé par les événements

(*pi*) Déposée en février 1986, l'initiative de l'Alliance des indépendants «pour l'encouragement des transports publics» semble déjà dépassée... C'est du moins l'avis du Conseil fédéral qui en propose le rejet. Il faut dire que depuis trois ans, la Confédération n'a pas ménagé ses efforts en faveur des transports publics.

Les indépendants, lorsqu'ils ont décidé de récolter des signatures, entendaient faire pression pour que le parlement s'occupe des transports publics; la politique coordonnée des transports traînait en effet dans les dossiers en attente depuis 1982.

Nombreux progrès

L'initiative souhaite que: *«La Confédération encourage les transports publics, notamment par le rail. Elle assure une desserte suffisante de l'ensemble du pays par des modes de transport public appropriés en finançant un service de base.»* Pour y parvenir, il est prévu, *«jusqu'à l'entrée en vigueur d'une politique coordonnée des transports»* — entre-temps rejetée par le peuple (juin 1988) — qu'un tiers au moins du produit net des droits d'entrée et de la surtaxe sur les carburants sera affecté au financement des mesures préconisées.

Il faut reconnaître avec le Conseil fédéral que si l'initiative était sympathique lorsqu'elle a été déposée, elle a maintenant beaucoup perdu de son actualité. En trois ans, trains et bus ont bénéficié de plusieurs décisions:

– En 1986, les Chambres fédérales adoptaient des mesures de réductions tarifaires comprenant l'abonnement 1/2 tarif à 100 francs, mais aussi l'abaissement du prix de l'abonnement annuel pour les pendulaires (titre de transport qui coûte huit fois le prix de l'abonnement mensuel, au lieu de dix auparavant);

– Le peuple acceptait en décembre 1987 le projet Rail+Bus 2000.

– Le Conseil fédéral a lancé à fin 1988 une procédure de consultation pour la réalisation d'ici à 2010 d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA).

Rien de plus

A lire aujourd'hui le texte des indépendants, on se demande ce qui changerait pour l'utilisateur s'il était accepté. Les progrès ont même été tellement rapides que l'initiative est parfois en retard: ainsi lorsqu'elle prévoit que la Confédération encourage les *«unions tarifaires»*. Celles-ci se sont mises en place spontanément dans plusieurs régions et on parle maintenant de «communauté de trafic». La première du pays se met en place à Zurich et une autre est planifiée à Genève. Ce système prévoit une coordination non seulement pour les tarifs et les titres de transports, mais aussi au niveau de l'exploitation.

Et surtout, il est à craindre que l'affectation obligatoire d'une part importante du droit d'entrée et de la surtaxe sur les carburants en faveur des transports publics ne contribue à faire rejeter ce texte par le peuple, ce qui créerait une situation embarrassante puisque le souverain refuserait des propositions qui sont déjà en partie réalisées...

Enfin, élément qui pourrait être décisif pour motiver un retrait, le socialiste vaudois Béguelin a déposé en juin 1988 une initiative parlementaire demandant que soit ajoutées, à la liste des utilisations possibles des droits d'entrée et de la surtaxe sur les carburants figurant dans la Constitution, les *«contributions aux frais d'infrastructures pour le trafic public dans les agglomérations ainsi que dans les régions périphériques ou de montagne»*.

Elément crucial d'une politique cohérente, les transports publics urbains ont en effet jusqu'à maintenant été exclus des compétences fédérales. Quant à l'initiative des indépendants, elle ne prévoit rien non plus à ce sujet. Il semble pourtant qu'un consensus se dégage pour accepter d'utiliser une partie du produit des taxes sur l'essence pour désengorger les villes. Le TCS envisagerait même de lancer une initiative populaire dans ce sens, conscient que les automobilistes ont tout à gagner à ce que des transports publics performants et si possible en site propre existent dans les villes où il est de plus en plus difficile de circuler en voiture.

La proposition Béguelin est actuellement à l'étude en commission du Conseil national. Lors de deux réunions, les 3 février et 5 avril, elle a été favorablement accueillie et estampillée du sceau «urgent». Elle aurait de plus toutes les chances de succès devant le peuple, car elle avantage aussi bien les citadins que les habitants des régions périphériques. Enfin, la mesure proposée est simple et tient en une phrase; pas de risque donc de voir la complexité du sujet ou le cumul des oppositions sectorielles, comme pour la politique coordonnée des transports, lui être fatale. Ce texte, s'il passe la rampe des deux Chambres, ajouté à ce qui a déjà été réalisé depuis 1986, remplacerait avantageusement l'initiative «pour l'encouragement des transports publics».

Dans cette hypothèse, les indépendants auraient plus qu'atteint leur but, en suivant un autre chemin que celui qu'ils s'étaient initialement fixé. Ils devraient alors envisager de retirer leur initiative. ■

LOS ANGELES ÉTOUFFE

Des arbres pour respirer

(*réd*) Les catalyseurs dont sont équipées les voitures américaines ne semblent pas suffire à assurer un air pur. Ainsi, Los Angeles a décidé de mettre en place un programme d'assainissement, dont le coût sur cinq ans s'élévera à près de 3 milliards de dollars. Quant aux frais entraînés par la pollution, ils sont estimés à 13 milliards de dollars par an.

Les autorités espèrent, d'ici 1993, diviser par deux le nombre de véhicules dans les entreprises, limiter le nombre de voitures familiales et promouvoir le méthanol comme carburant. D'autre part, entre deux et cinq millions d'arbres seront plantés. ■