

Votations : politique coordonnée des transports

Autor(en): **Ley, Anne-Marie**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Femmes suisses et le Mouvement féministe : organe officiel des informations de l'Alliance de Sociétés Féminines Suisses**

Band (Jahr): **76 (1988)**

Heft [5]

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-278671>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Votations

Politique coordonnée des transports

Politique coordonnée des transports (PCT): ces trois mots quelque peu rébarbatifs ne signifient rien de moins que la mise en place d'un système cohérent qui a pour ambition de rechercher l'équilibre entre transports publics (trains, bus et trams) et transports privés (automobiles et poids lourds).

Le 12 juin, outre que sur l'abaissement de l'âge de la retraite (cf. page ci-contre), les citoyens seront donc invités à se prononcer sur une révision constitutionnelle, dont l'objectif est de donner aux transports publics les moyens de jouer leur rôle, celui de supporter à l'avenir l'essentiel de l'accroissement du trafic. Ceci par le biais de mesures en vue de garantir leur financement et d'éliminer les distorsions de concurrence de manière à les rendre compétitifs face aux transports privés.

En 30 ans, le volume du trafic automobile a sextuplé. A elle seule, la route absorbe actuellement 83 % du trafic des voyageurs et 53 % du trafic des marchandises. Or la Suisse est un pays exigu, dont le réseau routier ne peut plus se développer à l'infini. Une première prise de conscience a déjà eu lieu durant les années septante, avec la mise en place d'une commission d'experts, chargée par le Conseil fédéral d'élaborer une conception globale des transports. Cette commission a rendu son rapport en 1978.

Le Conseil fédéral a repris bon nombre d'éléments de cette conception globale des transports dans le projet de « politique coordonnée des transports » (PCT) qu'il a soumis à l'attention des Chambres fédérales en 1982. Le Conseil des Etats en 1985 et le Conseil national en 1986 l'ont passée au crible en la modifiant, notamment en vue de mieux tenir compte des intérêts régionaux des cantons. Du fait qu'il s'agit d'une modification de la Constitution fédérale — articles 36ter et 37 nouveaux — celle-ci devra être approuvée à la double majorité du peuple et des cantons.

Posant les principes de la PCT, l'article 36ter définit les

objectifs généraux applicables à l'ensemble de la politique des transports (sur terre, sur l'eau et dans les airs), en tenant compte des besoins de transports, des atteintes à l'environnement, ainsi que des impératifs économiques et des intérêts régionaux. Il donne à la Confédération la compétence de déroger au besoin à la liberté du commerce et de l'industrie en vue de décharger la route du trafic des marchandises à longue distance (feroutage pour les poids lourds de gros tonnage qui traversent la Suisse, par exemple). Il impose à la Confédération, et ceci contrairement à la volonté première du Conseil fédéral qui entendait délimiter strictement le partage des compétences entre cantons et Confédération, la responsabilité de développer le transport régional public.

L'article 37 définit les moyens financiers pour la mise en œuvre de la PCT, en prévoyant des « comptabilités séparées » pour transports publics et privés. Il pose un principe de base pour établir l'équilibre financier des moyens de transport: les usagers doivent couvrir l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent, déduction faite des prestations de service public.

Les transports publics seront financés par une quote-part des recettes fiscales et douanières de la Confédération, fixée par les Chambres fédérales. Les transports privés continueront de bénéficier de la moitié du produit de la taxe sur les carburants et de la surtaxe — quelque 2 milliards de francs affectés à la construction et à l'entretien des routes. En contre-partie, et de façon à pouvoir agir en vue de réaliser les objectifs de la politique globale des transports, la Confédération recevra compétence de percevoir des redevances — taxe poids lourds calculée en fonction du kilométrage, vignette. De même que compétence de modifier la destination des ressources respectives du transport public et du transport privé. Le tout, en édictant des lois qui seront sujettes à référendum.

Anne-Marie Ley

Promotion professionnelle

La Suisse romande s'éveille

(srl) — « Des paroles aux actes », c'est la dénomination française du mouvement « Taten statt Worte », qui a démarré il y a une année et demie en Suisse allemande dans le but de faire avancer concrètement l'égalité entre femmes et hommes dans les entreprises (cf. FS octobre 1987). Le petit frère romand voit le jour ce printemps, sous les meilleurs auspices: un groupe de travail composé de personnalités énergiques appartenant à différents milieux a été formé, ainsi qu'un comité de patronage et, important, un « groupe d'accompagnement » de professionnels ayant pour fonction de conseiller et d'aider les entreprises décidées à tordre le cou aux inégalités.

De même qu'en Suisse allemande, en effet, le mouvement fonctionnera essentiellement sur la base d'une collaboration étroite avec les entreprises, que l'on tâchera de persuader à mieux utiliser, dans leur propre intérêt, le personnel féminin. La conjoncture est favorable: le marché du travail est tendu, et il existe un important potentiel de femmes qualifiées ou prêtes à se former, qui souhaitent l'investir.

En Suisse allemande, 47 entreprises et administrations publiques ont d'ores et déjà commencé à réaliser des programmes parfois originaux (comme par exemple l'engagement de collaboratrices pour des métiers typiquement masculins et vice versa), en matière de sensibilisation, de formation, de salaires, etc., sans oublier la création d'infrastructures telles que crèches et cantines. Il reste à espérer que les entreprises et les administrations romandes leur emboîteront le pas, si ce n'est pas par idéalisme, au moins par égoïsme bien compris.

Le groupe de travail est dirigé par Christiane Langenberger, présidente de l'ADF Suisse, et compte notamment parmi ses membres Yvette Jaggi, conseillère aux Etats, Michel Barde, secrétaire général de la Fédération des Syndicats patronaux et Ruth Dreifuss, secrétaire de l'USS.

Salaires

Victoire d'une ouvrière

(nr) — Le 5 mars dernier, une ouvrière a remporté une victoire de taille: devant le Tribunal du district de Bienne, son ancien employeur a dû reconnaître que son salaire avait été sous-évalué par rapport à celui de ses collègues masculins. Un arrangement à l'amiable a été accepté.

Marinette Di Iullo gagnait 2 300 francs aux Tréfileries de Bienne. Dans cette entreprise, elle a fait divers boulots, dans le bruit, la poussière et la saleté. On la changeait souvent de machine et elle devait s'adapter.

Un jour, les Tréfileries ont voulu la changer de poste.

Comme elle refusait ce changement s'il n'était pas assorti d'une augmentation pour compenser la difficulté, les Tréfileries lui ont signifié son congé.

Au chômage avant de retrouver du travail, Marinette a alors décidé de porter plainte, estimant avoir fait un travail identique à celui des hommes. Assistée d'une avocate, et avec l'aide juridique de la FTMH, elle s'est présentée devant le tribunal. En face, ses patrons, sans avocat.

Alors qu'au début de l'audience, ses anciens patrons l'attaquaient, ils ont dû revenir sur leur position, reconnaître que Marinette avait beaucoup produit, qu'elle avait toujours les primes presque maximales, qu'elle travaillait bien, et qu'on ne lui avait jamais proposé d'autres travaux, une autre formation.

Les Tréfileries ont finalement accepté un arrangement à l'amiable, reconnaissant le bien-fondé de la demande de Marinette. Il n'y a pas eu de jugement: les patrons ont ainsi évité d'entrer sur la question de fond, l'évaluation des postes, et du système de points (primes). L'affaire s'est limitée au cas de Marinette.

Cette dernière peut toutefois être félicitée pour son courage. Car du courage il en faut pour attaquer ses patrons: on n'est jamais sûre de gagner dans un procès de ce genre, même si l'on a raison.