Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 40 (2003)
Heft: 1585

Artikel: "Avanti" : une votation sur les principes plus que sur les faits
Autor: Nordmann, Roger
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1021645

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: 03.07.2025

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

Une votation sur les principes plus que sur les faits

Les changements juridiques découlant du contre-projet «Avanti» sont difficiles à cerner. En revanche, les intentions politiques sont limpides.

Actuellement, le Parlement dispose déjà de la compétence de construire et d'élargir des tronçons autoroutiers, sans s'exposer au référendum. Accessoirement, il peut décider de financer des investissements ferroviaires, y compris dans les agglomérations. En cas d'acceptation du contre-projet, il ne disposerait donc pas de compétences supplémentaires sur ce plan. Et inversement, en cas de refus du contre-projet, le Conseil fédéral pourra toujours proposer ce type de décision et le Parlement les adopter.

Finalement, sur le plan juridique, le contre-projet «Avanti» n'apporte que deux modifications substantielles. D'une part, l'interdiction constitutionnelle d'un second tube autoroutier au Gothard est levée. D'autre part, le Parlement peut décider sans référendum que la moitié «non-affectée» du produit net de l'impôt sur les huiles minérales irait à l'avenir alimenter directement le fonds «Avanti» consacré aux routes. Pour l'instant, cette part alimente le budget général de la Confédération à raison de 1,4 milliard par an. Et encore, cette seconde innovation est plus procédurale que matérielle. En effet, sous le régime actuel, aucun obstacle juridique n'empêche le Parlement d'augmenter du même montant les dépenses routières annuelles par le biais du budget général. Dans les deux cas, les pressions à l'économie dans d'autres secteurs deviendraient plus fortes.

Face à ce flou juridique, on pourrait supposer que les effets matériels du contre-projet sont plus clairs. Il n'en est rien.En effet, chaque prise de position, communiqué, brochure explicative ou conférence, le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) modifie les contours du projet. A défaut de clarification, c'est encore le programme d'élargissement de quarante-deux tronçons autoroutiers présenté dans le message du Conseil fédéral qui offre le point de référence le plus précis (voir *DP* n°1584).

Finalement, seul l'examen des intentions politiques des plus chauds partisans du projet permet de saisir véritablement l'enjeu. Ce contre-projet a été élaboré par les Chambres fédérales sous l'impulsion de l'UDC, du lobby des transporteurs routiers, du TCS et des entreprises constructrices de routes. Ces milieux contestent le bien-fondé de la politique de transferts de la route au rail du trafic marchandise en transit ; ils ne manquent d'ailleurs jamais l'occasion de focaliser l'attention sur les coûts des NLFA. Plus fondamentalement, ils dénoncent le fait que, depuis plus d'une décennie, la Suisse consent un effort important de modernisation des infrastructures ferroviaires.

Contre le rail

Pour ces milieux, les préoccupations écologistes relèvent d'un extrémisme malsain, et ils ne voient aucune raison d'augmenter la part des transports publics dans la mobilité. Au contraire, ils aspirent à un rééquilibrage en direction de la route. L'intérêt du dispositif de financement hors budget ne s'explique que par leur volonté d'épargner le secteur autoroutier de la politique d'austérité qu'ils sont, par ailleurs, en train d'imposer dans tous les autres secteurs.

A l'occasion, ils brandissent l'argument de la croissance économique. A les entendre, il n'est pas dérangeant de voir le trafic marchandise routier augmenter de 7% chaque fois que le PIB croit de 1%.

En imposant contre l'avis du Conseil fédéral le fonds spécial de financement et la levée de l'interdiction d'un second tunnel au Gothard, ces milieux ont démontré qu'ils pouvaient réunir une majorité au Parlement. Malheureusement, les cadres du DETEC et de certaines entreprises de transports publics se sont lancés dans la défense du contre-projet sans saisir les implications de ce rapport de force. Ils espèrent naïvement une manne substantielle pour les transports publics d'agglomération. Or, on devine aisément que la majorité du parlement ne voudra - et ne pourra - interpréter l'acceptation du contre-projet que dans le sens d'un boom des constructions autoroutières, au détriment des transports publics. A l'évidence, il n'y aura qu'une maigre consolation pour les transports publics d'agglomération. *rn*

---

pacités sans garder de réserves pour faire face à des situations inattendues, d'où des risques programmés de pénurie. L'Union européenne s'apprête à exiger des instances nationales de régulation qu'elles s'assurent que tout intervenant sur le marché dispose des réserves de capacités suffisantes. Un autre reproche fait à la libéralisation portait sur les investissements: les sociétés en concurrence les négligeraient pour ne pas alourdir leur prix de revient. Désormais elles devront présenter à l'instance de régulation, chaque année, leurs plans d'investissement. En cas de retard ou de négligence, l'autorité de régulation doit imposer des délais, infliger des amendes et même confier à des tiers l'exécution des travaux. Bruxelles est informé de la teneur des plans et les approuve. Enfin l'Union européenne exige, pour que la concurrence ne pousse pas à la consommation, des économies de l'énergie finale. De 2006 à 2012, la consommation, par rapport à la moyenne des cinq années antérieures, devrait être abaissée de 1% par année. Et même de 1,5% pour les pouvoirs publics tenus de donner l'exemple!

La nouvelle loi

Il n'y a pas de libéralisation du marché sans régulation forte ni planification. Que la démonstration vienne de l'Union européenne pourra faciliter et inspirer la préparation de la nouvelle loi suisse, qui est indispensable, aussi bien pour dépasser le flou juridique actuel que pour mieux nous coordonner avec elle. Après avoir contribué de manière décisive par référendum à l'échec de la loi en 2002, la gauche (PS et Verts) devrait être en mesure de mieux définir ses contre-propositions, étant admis que le statu quo n'est pas durablement tenable. *ag*