

La Confédération doit aller «avanti»!

La Fédération routière suisse FRS, qui tenait sa 55^e assemblée générale ordinaire le 20 juin au restaurant «Zum Äusseren Stand» à Berne, demande à la Confédération d'aller «avanti» en matière de construction routière. L'initiative populaire «Avanti» présente en effet de manière claire et nette les revendications du trafic routier privé, a dit Hans-Urs Merz, président de la FRS. Orateur invité, Michael Kohn, expert en énergie au point d'être considéré comme le «pape de l'énergie», a analysé les projets énergétiques qui seront soumis au souverain le 24 septembre prochain. Il doute fortement de l'efficacité de la dite «norme de base».

Dans son allocution d'ouverture, Hans-Urs Merz, président de la FRS et directeur général de l'ACS, a rappelé que la Fédération routière suisse avait toujours mené une politique ouverte et honnête. La FRS est parfaitement consciente de ses responsabilités face aux citoyens, a-t-il dit, ajoutant que la FRS parlait un langage clair et n'agissait pas par quatre chemins. Après avoir énuméré les nombreuses prestations fournies par le trafic routier privé, le président de la FRS a demandé à la Confédération de reconnaître la réalité des transports et d'honorer enfin les contributions des usagers de la route en mettant à leur disposition une infrastructure routière performante. «C'est maintenant au tour de la Confédération d'aller ,avanti', d'admettre les réalités des transports et d'assumer ses obligations», a dit Hans-Urs Merz en faisant allusion à l'initiative «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» lancée mi-janvier dernier.

Le progrès technologique d'abord

Dans le domaine du trafic routier privé, la protection de l'environnement doit d'abord passer par le progrès technologique, a déclaré Hans-Urs Merz, ajoutant que les mesures dirigistes, les restrictions et les interdictions n'étaient pas des bons moyens. L'exemple qui illustre à ses yeux le mieux les effets du progrès technique est le catalyseur qui a permis une réduction de quelque 90% de la pollution atmosphérique due aux automobiles. Grâce aux nouvelles normes européennes, ces émissions nocives baisseront encore notablement. Les nouvelles techniques de propulsion offrent des perspectives sérieuses. Parmi elles, la cellule à combustion hydrogène, une alternative valable à long terme par rapport au moteur à explosion classique. Cette technique a atteint la phase terminale de son développement. La production en série de la voiture sans émission est donc à portée de main, a conclu le président de la FRS.

De la vérité des coûts au développement durable

Abordant le débat sur la vérité des coûts, Hans-Urs Merz a noté que certains inconditionnels de ce principe commençaient à s'en distancer. Mais, a-t-il poursuivi, ils ont trouvé un nouveau leitmotiv dans l'article 2 de la constitution qui mentionne le soutien de la Confédération au développement durable. Or, en citant un passage du message qui accompagnait le projet de nouvelle constitution fédérale, le président de la FRS a montré clairement que les objectifs décrits dans l'article 2 ne constituaient pas une compétence pour la Confédération, pas plus qu'elles n'étaient directement applicables par les autorités fédérales.

Réforme fiscale écologique – une recette miracle ou un leurre?

Orateur invité, Michael Kohn a qualifié d'inutiles les trois projets énergétiques qui seront soumis au souverain le 24 septembre prochain. Pour lui, ces projets vont trop loin et provoqueraient une fiscalisation de la politique énergétique. En revanche, Michael Kohn a eu des propos positifs pour la politique énergétique menée jusqu'ici qui, a-t-il dit, n'est pas parfaite, mais qui est néanmoins meilleure que ne le prétendent certains. Le changement de cap proposé n'est donc pas nécessaire, a-t-il constaté. Dans son exposé intitulé «Réforme fiscale écologique – une recette miracle ou un leurre», l'orateur n'a pas ménagé la loi sur la taxe d'encouragement de l'énergie, contreprojet indirect à l'initiative solaire. Cette loi lance un nouveau «carrousel de subventionnement» qui ne convient pas à l'économie de marché actuelle, a-t-il affirmé. Des milliards de francs seraient ainsi soustraits à l'économie, un procédé d'autant plus douteux que la Confédération est lourdement endettée et qu'elle doit faire face à de gros besoins dans les domaines du social, de la santé publique et des infrastructures.

Michael Kohn doute aussi de l'utilité de la norme de base sur laquelle s'appuie la réforme fiscale écologique dont le but est de réduire les charges salariales annexes. Cette taxe d'incitation qui produirait 3 milliards de francs par an est certes lourde, mais elle tout de même insuffisante pour réduire notablement la somme de salaires versés en Suisse, soit quelque 200 milliards de francs, a-t-il ajouté. Pour lui, l'impôt sur l'énergie est un serpent qui se mord la queue: plus elle réduit les atteintes à l'environnement en diminuant la consommation d'énergie, plus les recettes fiscales baissent. À ses yeux, la réforme fiscale écologique n'aurait guère d'effets utiles non plus sur l'emploi. Ce dont la Suisse a besoin, a-t-il conclu, c'est d'une politique énergétique continue et reposant sur des principes qui ont fait leurs preuves et non pas d'innovations aussi répétées qu'excessives.

Élections

La Fédération routière suisse FRS dit trois fois «non» aux projets énergétiques soumis au peuple le 24 septembre 2000.

Claude Gay-Crosier, directeur à l'état-major de la direction générale du TCS, a été élu nouveau président de la FRS pour la législature de trois ans à venir. Des élections ont également eu lieu au comité central et à l'organe de révision de la FRS pour les trois prochaines années.