

Des appartements ou des routes ?

Le hasard des votations fait parfois bien les choses. Le 8 février, nous serons amenés à nous prononcer sur deux objets qui sont pratiquement liés, malgré les apparences du contraire. Entre le droit du bail et le programme routier, il existe une double relation : il s'agit de construire ; il s'agit du même argent.

L'argent nous n'en avons pas trop. Depuis une décennie, la Suisse est à la traîne de l'Europe. Le pouvoir d'achat par tête stagne ou même diminue. La dette publique a doublé. Les prélèvements obligatoires de l'Etat ont augmenté plus qu'ailleurs. Malgré des coupes sombres dans des dépenses de première nécessité, le budget 2004 sera en déficit.

Couper dans les crédits cela signifie actuellement trois choses. D'abord ne pas tenir les promesses en matière de pension : la onzième révision de l'AVS revient d'une façon ou d'une autre à réduire les prestations ; même jeu pour la LPP. Ensuite commencer à rationner dans les prestations de l'assurance maladie : restreindre le nombre de médecins, diminuer le catalogue des soins remboursés. Enfin investir de moins en moins dans la formation : en une décennie l'argent disponible pour former un jeune a diminué d'un tiers. Tous les indicateurs le prouvent : la Suisse n'a plus les moyens de tout faire. On ne peut pas augmenter les impôts, on ne peut davantage emprunter. Il faut faire avec ce que l'on a. Mais quoi ?

Dans cette conjoncture, la construction de routes supplémentaires constitue un luxe. Et surtout une absurdité. Il y a en Suisse plus de quatre millions de véhicules motorisés. Sur une voie d'autoroute, on peut dans le meilleur des cas faire circuler 1000 véhicules à l'heure et bien moins s'il y a des poids lourds. Le débit du ou des tunnel(s) du Gothard sera toujours insuffisant par rapport à la demande. Si 5% des automobilistes de Suisse centrale se mettent en tête d'aller à Lugano un samedi matin d'hiver, il faut pour évacuer 50 000 voitures soit cinquante heures, soit vingt-cinq. En termes techniques, le problème est sans solution. Créer de nouvelles voies revient à stimuler la demande de déplacement. Celui qui achète une voiture doit savoir qu'il n'obtient pas pour le même prix le droit de rouler en toutes circonstances, sans rencontrer de bouchons.

Si le même argent public était investi dans l'accès à la propriété, on sortirait enfin de ce paradoxe : malgré sa fortune passée, la Suisse demeure une nation de locataires à raison de 70% des logements. D'où la passion qui envenime et obscurcit l'autre objet de la votation, le droit du bail. Dans d'autres pays, plus de la moitié des familles occupent une maison dont ils sont propriétaires. La location n'est qu'un stade intermédiaire en attendant que l'on ait accumulé un capital suffisant pour acheter.

En Suisse, la tension entre propriétaires et locataires (plus nombreux) se résout forcément au bénéfice (apparent) de ces derniers. Les loyers sont à la fois très lourds et cependant tirés vers le bas, au point où un investissement dans ce secteur est moins profitable qu'un portefeuille de valeurs mobilières. Trop peu d'argent s'investit dans la construction de logements dont la pénurie est récurrente. Pour sortir de cette impasse paradoxale, il n'y a qu'une issue : ce que le marché ne peut résoudre, il appartient aux pouvoirs publics de le faire. Les jeunes ménages doivent disposer de prêts à taux réduits ou de subsides à fonds perdus.

Même si le produit de la taxe sur les carburants constitue un pactole, rien n'oblige à l'investir dans de nouvelles routes. On pourrait tout aussi bien construire davantage de logements, plus spacieux, moins pesants sur le budget des familles. Celles-ci seraient peut-être plus enclines à demeurer à domicile plutôt que de rôder sur les

routes le dimanche. Et à faire davantage d'enfants. Quant au lobby des bureaux d'ingénieurs, qui a pesé d'un poids décisif dans l'élaboration du contre-projet à l'initiative Avanti, il trouverait un autre exutoire à ses légitimes ambitions de promouvoir l'emploi.

Jacques Neiryck