

# La conception globale suisse des transports et le trafic international

Autor(en): **Hürlimann, Aloïs**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **59 (1979)**

Heft 2

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886764>

## **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.

# La conception globale suisse des transports et le trafic international

## L'idée fondamentale de la nouvelle conception

L'histoire de la politique suisse des transports est marquée par l'évolution parallèle des différents modes de transport et par une absence de coordination. D'après le mandat du Conseil fédéral, ce cloisonnement doit céder la place à une vision d'ensemble.

En soumettant tous les modes de transport aux objectifs supérieurs de la communauté, on parviendra à satisfaire les véritables besoins de transport, même s'ils continuent à s'accroître, de façon complète, et en même temps aussi économiquement que possible, tout en respectant l'homme et l'environnement. Cela signifie concrètement qu'à l'avenir la planification des infrastructures de la route, des chemins de fer, du trafic aérien, des voies navigables et des conduites sera traitée de façon uniforme, lorsqu'il s'agit d'installations d'importance nationale et que la fixation des ordres de priorité, des programmes de construction etc., doit se référer à l'ensemble du système des transports. Enfin, cela implique également que le financement des investissements de transport de la Confédération soit assuré à long terme dans tous les domaines qui relèvent de sa compétence.

La Commission CGST montre au moyen de deux variantes simulées à l'aide de modèles de trafic, variantes qui, pour l'essentiel, se distinguent par le taux de croissance admis, quelle serait l'allure d'une planification suisse intégrée des infrastructures de transport répondant aux conditions de la fin du siècle. Elle montre également quels en seront les coûts, comment on doit en évaluer les répercussions sur les structures régionales, l'environnement, la consommation d'énergie etc. Il ne s'agit pas de programmes de construction, mais d'hypothèses réalistes, qui devraient déboucher sur des solutions utiles, constituant par là-même un instrument de décision important au service des organes politiques.

## Les points principaux de la nouvelle politique des transports

Les points principaux suivants caractérisent la nouvelle politique des transports proposée :

- équilibre financier des modes de transport,
- redistribution des compétences et de la responsabilité financière de la Confédération et des cantons,
- financement affecté spécifique de l'infrastructure de transport,
- nouveau droit des transports.

Les usagers du système des transports doivent par principe couvrir les coûts qu'ils occasionnent. Une dérogation à cette règle n'est tolérable que lorsque le système des transports offre des prestations d'intérêt général en vertu d'objectifs supérieurs ou lorsque des accords internationaux s'y opposent. L'assainissement des transports publics constitue une tâche importante. Le transport de voyageurs par trains régionaux est considéré comme une prestation d'intérêt général, que les cantons et non plus la Confédération devront indemniser, car, selon les propositions de la CGST, ces collectivités devront définir les prestations à assurer d'entente avec les entreprises de transport public. Une très large liberté de gestion doit être accordée dans le secteur commercial qui comprend le trafic-marchandises et le trafic-voyageurs à grande distance.

Par la réorganisation des compétences et responsabilités financières de la Confédération et des cantons, on poursuit le but que chaque collectivité puisse agir en premier lieu dans le domaine où se situent ses intérêts propres, à charge pour elle d'en supporter ensuite les conséquences financières. Ainsi, on permet une meilleure satisfaction des besoins tout en assurant une efficacité optimale du système des transports.

La Confédération doit essentiellement se concentrer sur le réseau de transport à grande distance indispensable à l'intérêt national, réseau que l'on devra définir et délimiter pour tous les modes de transport. Les cantons prendront la responsabilité des réseaux d'importance régionale (trafic local), de manière à acquérir la faculté de mener sur leur territoire une politique des transports intégrée.

Il ne doit pas résulter du nouveau découpage des compétences entre la Confédération, les cantons et les entreprises de substantiels changements dans les charges financières par rapport à la situation actuelle. C'est pourquoi la conception CGST propose la création d'un

système de péréquation qui doit empêcher que les cantons ne soient individuellement et collectivement sensiblement plus chargés qu'aujourd'hui.

L'établissement et le maintien d'un système de transport efficace ainsi que son adaptation aux situations nouvelles exigent de lourds investissements. Jusqu'à présent, seuls les engagements de la Confédération en matière de construction routière, en particulier pour la réalisation des routes nationales, étaient assurés par un financement spécifique approprié. En l'absence d'un tel système, la construction des routes nationales n'aurait jamais pu être aussi active. Il s'impose donc de rechercher un financement à long terme semblable pour les investissements dans les transports publics. A cet objectif s'est jointe la conviction, que l'on ne pourra atteindre la couverture des coûts la plus élevée possible dans le système des transports qu'à la condition que chaque bénéficiaire des transports publics, que ce soit de façon directe ou indirecte, sporadique ou régulière, supporte sa part des coûts. Un impôt général spécifique sur les transports résoudrait au mieux ce problème. Pour des raisons de technique fiscale, la Commission CGST a toutefois proposé un financement par une quote-part affectée de l'impôt fédéral sur la consommation.

L'idée consistant à financer tous les investissements de la Confédération dans le secteur des transports au moyen de deux fonds disposant de recettes spécifiques affectées et donc de rendre ceux-ci indépendants des aléas des finances fédérales, répond au vœu des citoyens qui semblent enclins à n'accepter de nouveaux impôts que lorsque ceux-ci sont justifiés par l'affectation à un objet admis par une majorité.

La réalisation de la plupart des 40 recommandations finales du rapport CGST n'est pas possible dans le cadre du droit constitutionnel en vigueur. La Commission prévoit une révision partielle, qui aurait pour effet de ramener les 10 articles sur les transports dispersés dans la Constitution à 4 nouveaux.

## La CGST et le trafic international

La Suisse est de par sa situation géographique touchée par de nombreux courants de trafic internationaux. C'est

pourquoi la CGST a dû se pencher sur le développement futur du trafic extérieur. En trafic-voyageurs comme en trafic-marchandises, on a calculé une augmentation de trafic (Pkm, Tkm) d'environ 80 % entre 1974 et 2000. Cette augmentation peut paraître forte compte tenu de la raréfaction de l'énergie. Mais, en son temps, la CGST a émis l'hypothèse que les tendances à l'expansion, inhérentes au tourisme, à la division internationale du travail et à la réduction des disparités de niveau de vie ne peuvent qu'accroître le trafic, ceci malgré le renchérissement de l'énergie, et que l'esprit humain découvrira des solutions de rechange dans le secteur énergétique.

Les valeurs ci-après montrent combien le système suisse des transports est intégré sur le plan international :

trafic routier se poursuivra. Un développement important est prévisible pour le trafic rhénan jusqu'en l'an 2000, car de nouvelles voies navigables comme le canal du Rhône au Rhin et la liaison Rhin-Main-Danube seront réalisées. Ainsi la CGST envisage une croissance de la navigation rhénane de 1974 à 2000 pouvant aller jusqu'à 70 %. Mais, comme un tel accroissement dépasserait la capacité actuelle des ports du Rhin, on a proposé dans la variante finale 2 le prolongement de la navigation rhénane jusqu'à Klingnau. Il est toutefois possible que, par suite de la réduction des importations pétrolières, cet accroissement de trafic ne soit pas atteint. Néanmoins, il demeure important de protéger le tracé rhénan en vue d'un aménagement ultérieur.

ce faisant, on tiendra compte des particularités du trafic international. La sécurité aérienne devra elle aussi parvenir à couvrir ses coûts.

A l'aide de la nouvelle hiérarchie des transports préconisée par la CGST, on pourra assurer la mise à la disposition du trafic international des infrastructures adaptées à son développement.

Pour conclure, les résultats des entretiens avec les autorités des Communautés européennes et les réactions de la presse au sujet de la nouvelle conception globale suisse des transports permettent d'affirmer que celle-ci s'insère bien dans les options européennes de politique des transports. Sa réalisation ne sera toutefois pas facile dans le cadre de la démocratie référendaire suisse, car il faudra préalablement réunir une majorité d'électeurs et de cantons en faveur du projet de politique des transports. Une consultation des cantons, associations et partis est en cours à l'heure actuelle. Dans le courant de l'année prochaine sera élaboré un projet gouvernemental de révision de la Constitution, lequel sera soumis probablement au vote en 1982. C'est seulement après l'adoption des nouvelles dispositions constitutionnelles qu'il sera possible d'aborder à une grande échelle la réalisation des mesures de politique des transports proposées.

Genre de trafic	1974		2000	
	chiffre absolu	en mio de Pkm %	chiffre absolu	%
<i>Trafic-voyageurs</i>				
— trafic interne . . . . .	52 500	83	90 000	83
— trafic extérieur . . . . .	10 500	17	19 000	17
— total . . . . .	63 000	100	109 000	100
<i>Trafic-marchand</i>				
— trafic interne . . . . .	7 000	48	9 400	41
— trafic extérieur . . . . .	7 600	52	13 600	59
— total . . . . .	14 600	100	23 000	100

On remarquera que l'intégration internationale est nettement plus forte en trafic-marchandises qu'en trafic-voyageurs.

C'est avant tout le rail qui profite de l'augmentation du trafic-voyageurs car les nouvelles transversales ferroviaires proposées par la CGST Lausanne-Olten-Zurich-St-Gall et Olten-Bâle, reliées aux lignes rapides étrangères, rehaussent sensiblement son attrait.

En trafic-marchandises, les calculs ont montré que le maintien de la limite de 28 t pour les camions évitera à la Suisse d'être envahie par une marée de véhicules lourds après l'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard. En effet, le contournement de la Suisse se révèle plus avantageux pour les envois courants à l'étranger de 25 t de charge nette. La Suisse est cependant désireuse d'apporter sa contribution au trafic de transit par la route, de sorte qu'elle porte le profil de la ligne ferroviaire du Gothard à 3,70 m de hauteur et qu'elle instaure un service de ferroutage attractif en établissant de nouvelles installations de transbordement route/rail et des horaires adaptés aux besoins. Elle offre ainsi aux transporteurs routiers une alternative authentique au contournement, ce qui est non seulement économique, mais également favorable à l'environnement.

On a retenu l'hypothèse que le trafic ferroviaire à l'importation et à l'exportation aurait une tendance plus ou moins stagnante, alors que l'accroissement du

Parmi les principes de politique des transports, c'est l'exigence de l'équilibre financier de tous les modes de transport qui influence le plus le trafic extérieur. On doit en particulier relever que, d'après le compte routier suisse, le trafic lourd — c'est-à-dire les véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids brut — ne couvre pas la totalité de ses coûts d'infrastructure. Pour l'année 1976, le déficit se monte à environ 320 millions de francs, compte non tenu des transports publics sur route. La CGST recommande la perception d'une redevance sur le trafic lourd jusqu'à la couverture du déficit. Le trafic étranger doit être également soumis à l'impôt sur le trafic lourd. L'impôt sera perçu au passage de la frontière sous une forme simplifiée par paliers de distance. Comme d'après la Constitution actuelle l'usage des routes est libre de redevances, une modification constitutionnelle est indispensable à cet égard. Les nouvelles dispositions constitutionnelles prévues par la CGST autorisent la perception de l'impôt sur le trafic lourd. Malheureusement, des tentatives visent à réaliser cette imposition du trafic lourd en dehors du contexte de la CGST, en particulier pour des motifs fiscaux.

La Confédération a financé jusqu'ici l'aménagement des aéroports à raison d'un tiers. La CGST postule que cette part doit sensiblement augmenter à l'avenir. La condition de l'équilibre financier des aéroports nécessite un relèvement progressif des taxes d'atterrissage;