

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 114 (1988)
Heft: 12

Artikel: La politique des transports, de la CGST à la PCT
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76810>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.03.2025

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

La politique des transports, de la CGST à la PCT

Le 12 juin prochain, le peuple suisse devra se prononcer sur le projet constitutionnel créant les bases d'une politique coordonnée des transports (PCT) présenté par le Conseil fédéral. La campagne qui précède ce scrutin n'ayant que fort peu évoqué les problèmes de transports, il n'est peut-être pas mauvais de rappeler ici ce qui est en jeu et par quelles voies – souvent tortueuses – on en est arrivé à ce scrutin.



La conception globale des transports

Aussi bien les séquelles du choc pétrolier que l'euphorie routière qui l'a précédé ont clairement mis en évidence l'anarchie régnant en Suisse dans le domaine des transports. La conception globale des transports (CGST)¹, présentée le 11 mai 1978, après six ans de

PAR JEAN-PIERRE WEIBEL,
RÉDACTEUR EN CHEF

travaux par une commission de 62 membres, devait apporter de l'ordre dans ce chaos fort peu rationnel. Rappelons les objectifs que s'était fixés la commission :

- favoriser la prospérité générale du pays
- satisfaire les besoins de transport
- assurer la plus grande liberté de mouvement possible et le libre choix du moyen de transport
- maintenir une concurrence équilibrée, sans investissements inappropriés
- tenir compte de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement

¹ Voir *Bulletin technique de la Suisse romande* Nos 11 du 25 mai et 14 du 8 juillet 1978.

- coordonner les engagements économiques
- concilier les exigences antagonistes
- permettre une réalisation progressive.

Qui oserait dire que ces objectifs ont perdu de leur actualité ?

En 1978 déjà, ces buts n'étaient pas contestés, puisque le rapport de la CGST a été adopté à l'unanimité des membres, qui représentaient tous les milieux concernés par les transports (à l'exception peut-être des usagers privés).

Durant les dix ans écoulés entre la présentation de la CGST et la mise en votation de ce qui en reste aujourd'hui, les résultats des études de la commission ont permis d'avancer sur plusieurs fronts : remise en valeur des transports publics (sanctionnée au niveau fédéral par l'acceptation du projet Rail 2000), séparation des frais d'infrastructure et d'exploitation des CFF (mandat de prestations), nouveaux modes de financement des transports publics ainsi que des infrastructures du trafic routier.

Comme le craignaient certains des commissaires, le caractère global des solutions proposée s'est effrité au cours des ans, contribuant ici à maintenir des avantages acquis, là à perpétuer des particularismes peu rationnels. Surtout, le bel accord a disparu, puisque certains des milieux ayant souscrit

à la CGST ne reconnaissent plus leur enfant dans le projet aujourd'hui soumis à votation.

Le cadavre dans le placard

Très justement, la commission de la CGST s'était non seulement soucieuse d'élaborer des propositions bien structurées, propres à la mise en œuvre d'une politique d'harmonisation des transports, mais avait étudié le problème de son financement par la Confédération. Elle avait donc suggéré la création de deux fonds, l'un pour les transports privés, l'autre pour les transports publics.

Les moyens d'alimenter le premier étaient déjà connus et éprouvés : 3/5 des droits d'entrée sur les carburants, le produit de la surtaxe sur les carburants et les redevances prélevées sur le trafic lourd. S'y sont encore ajoutées la vignette autoroutière et la taxe sur les poids lourds.

Pour le second, les commissaires estimaient justifié un financement par les recettes générales de la Confédération, au premier chef par une surtaxe sur l'ICHA ou sur la TVA – entre-temps morte de sa belle mort.

Et c'est bien là qu'on trouve la raison à la fois de l'unanimité de 1978 et du pourrissement de la situation : en ne fixant pas clairement quelles seraient les sources de financement, on évitait de créer des oppositions de la part des représentants du trafic routier et on ne les obligeait pas à présenter des solutions concrètes de financement, tout en laissant carrément en porte à faux la réalisation du volet des transports publics.

Aujourd'hui, l'opposition politique coordonnée n'a fondamentalement pas d'autre raison que le refus de participer au financement des transports publics, donc de consentir à des sacrifices. Et il est vrai que ce financement est à peu près aussi peu clair qu'il y a dix ans, où l'on n'a pas osé dire ouvertement que le fonds des transports publics devait être alimenté dans une certaine mesure par le principe des vases communicants, par exemple. Avant de sauter en l'air, le lecteur épris d'orthodoxie économique libérale devrait relire les buts assignés à la politique des transports, rappelés plus haut, alors approuvés à l'unanimité : leur réalisation implique une intervention dans les rapports entre le rail et la route, pour schématiser. Qu'on ne feigne donc pas de s'apercevoir maintenant des conséquences d'un tel choix !

La gestion des biens publics

S'il est vrai que le citoyen est aujourd'hui plus sensible aux atteintes portées à la qualité de son cadre de vie, il

n'est pas encore partout disposé à payer le prix de cette qualité. Dans le domaine du trafic voyageurs des agglomérations – largement ignoré de la politique coordonnée des transports –, de grands pas ont été faits, notamment par la création de vastes communautés tarifaires attrayantes. La politique coordonnée des transports est en fait la transposition sur le plan fédéral de cette redistribution des prestations, obtenue d'abord par une incitation financière. Mais voilà: d'une part, le cercle de ceux qui se sentent lésés est bien plus vaste et mieux organisé sur le plan fédéral; d'autre part, la perception de la relation entre le développement non entravé de la circulation routière hors agglomération et la dégradation de l'environnement se heurte à forte contestation.

Si le discours écologique paraît actuellement peu propre à faire pièce aux considérations économiques, l'entretien d'un réseau de transport national

performant, tel que les voies ferrées, devrait pourtant constituer un argument économique non négligeable. En lui consentant des moyens accrus, on ne fait que préserver un patrimoine national: est-il abusif de lui accorder un certain degré de priorité par rapport à des intérêts exclusivement privés?

Il n'est pas question de nier que l'apport des transports routiers est primordial, mais simplement de se souvenir qu'il ne répond pour l'essentiel qu'à des motifs économiques; le transport privé ne se soumet pas de lui-même aux exigences de caractère écologique ou social. Aussi bien faut-il lui reconnaître le droit de se défendre pour préserver sa capacité de concurrence, tout comme il doit reconnaître à l'Etat la mission de préserver le cadre de vie de ses citoyens et d'assurer la solidarité avec les régions ou les individus défavorisés. L'harmonisation des transports publics et privés est l'un des outils dont il dispose dans cette tâche.

Il faut regretter, sans doute, que l'électeur ait à se prononcer sur des sortes de plébiscites, sur des déclarations d'intention quelque peu floues, comme l'a été le scrutin sur Rail 2000 et comme le sont celui sur la politique coordonnée des transports ou celui qui demande aux Genevois d'approuver le principe de transports publics efficaces. Autant il est difficile d'apporter une approbation convaincue, autant sont grands le gâchis et la perte de temps consécutifs à un éventuel refus.

Il serait certainement plus facile d'accorder à la Confédération les moyens de financer sa politique des transports ainsi que les instruments de contrôle de l'évolution du trafic routier si l'on pouvait juger de propositions concrètes. Toutefois, quelle que soit la réponse du souverain, elle clarifiera une situation caractérisée par l'attentisme et l'opportunisme de larges milieux.

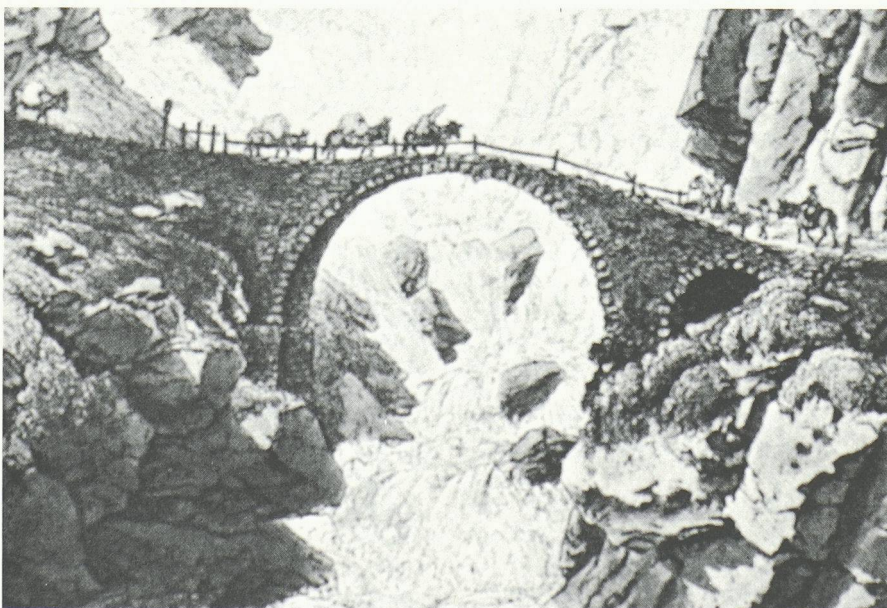
Jean-Pierre Weibel

Perspectives des transports publics (II)

Si un consensus semble s'instaurer peu à peu sur le caractère de complémentarité existant entre le rail et la route, la définition du rôle à attribuer à chaque partenaire est loin d'être unanimement claire. Il en est de même des buts à atteindre dans le cadre d'une répartition des tâches, des moyens d'y parvenir et du financement des infrastructures nécessaires.

La campagne qui vient de débiter en vue de la votation du 12 juin prochain illustre ces divergences.

Nous allons essayer de faire le point sur le problème particulier – et crucial pour notre pays à maints égards – du trafic des marchandises à travers l'arc alpin.



Le Saint-Gothard peut s'enorgueillir d'une tradition millénaire en tant que voie européenne de transit. Aujourd'hui comme au Moyen Age, il permet d'éviter la voie maritime, et par conséquent le détour par Gibraltar, tout de même emprunté par un tiers des marchandises entre le nord de l'Europe et l'Italie.

2. La Suisse, le rail et la route

L'axe historique et économique du Saint-Gothard

L'émergence de la Suisse comme nation – et momentanément comme puissance – européenne est due à la position des cantons primitifs sur une artère principale, le Saint-Gothard. Le contrôle et le développement de cette

PAR JEAN-PIERRE WEIBEL,
RÉDACTEUR EN CHEF

voie de communication ont permis d'en retirer, des siècles durant, de substantielles ressources et de consolider la volonté d'indépendance des Confédérés.

La construction de la ligne ferrée du Saint-Gothard, au XIX^e siècle, a permis de poursuivre cette tradition jusque dans l'époque contemporaine. La réalisation d'un tel ouvrage dépassait les moyens de notre pays et touchait les intérêts de nos voisins allemands et italiens, qui se sont empressés de participer à son financement pour en garder au moins partiellement le contrôle. Cette restriction mise à part, la ligne du Saint-Gothard a constitué pour la Suisse un investissement hautement bénéfique et pendant longtemps bénéficiaire. Bien qu'elle ait eu à affronter par la suite la concurrence du Brenner, à l'est, du Simplon et du Mont-Cenis, à l'ouest, elle a conservé une place de choix dans les courants de transit européens. La preuve en a été faite par défaut, si l'on peut dire, lors