Zeitschrift: Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts jurassiens

Band: 50 (1979)

Heft: 7: Destin de nos voies ferrées

Artikel: Présentation de la conception globale suisse des transports

Autor: Rivier, Roger

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824650

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: 21.08.2025

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

Présentation de la conception globale suisse des transports

Exposé de Roger Rivier, membre du comité directeur de la CGST, Mathod

1. Mandat de la commission

La commission CGST a remis le 21 avril 1978 son rapport final au chef du Département fédéral des transports et de l'énergie, à l'intention du Conseil fédéral. Présidée par M. Aloïs Hürlimann, conseiller national, la commission se composait de 62 représentants de tous les modes de transports et des milieux de l'économie, de la science, de l'écologie, de la politique et de l'administration. Elle avait pour mandat de « montrer différentes voies praticables permettant d'adapter le système des transports publics et privés à l'évolution continuelle ». Elle devait tenir compte des objectifs de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, d'une politique financière et économique équilibrée ainsi que de la péréquation entre les cantons.

2. Vision globale

Jusqu'à maintenant, on avait le plus souvent abordé les problèmes de transport de façon sectorielle, c'est-à-dire en considérant séparément les modes de transports.
La CGST propose d'appréhender globalement la demande de transports (voyageurs ; tonnes ; voyageurs/km. et tonnes/km.). De même, il convient de tenir compte de l'offre de transport comme d'un tout (capacité additionnée et combinée des différents modes de transports que sont le rail, la route, la navigation intérieure, la navigation aérienne et les oléoducs).
Seule cette vision globale, liée au respect des règles de l'économie de marché, peut à la longue conduire à ce que les différents moyens de transport soient effectivement engagés aux meilleurs prix dans les secteurs qui correspondent à leurs caractéristiques propres, comme l'exige l'allocation optimale des ressources de la collectivité.

3. Les variantes finales

Devant présenter différentes voies praticables pour adapter les transports publics et privés à l'évolution économique et sociale d'ici à l'an 2000, la commission a étudié, au total, 8 variantes, toutes orientées vers l'an 2000.
Une démarche par étapes a permis de reconnaître les effets de différentes hypothèses, d'améliorer progressivement les variantes et leurs résultats, notamment en fonction des contraintes de l'environnement et de l'énergie, et d'élaborer deux variantes finales constituant les solutions estimées les plus judicieuses.

Ces deux variantes finales sont fondées sur des données de base qui influencent notablement le système des transports :

— l'évolution démographique : la population de notre pays restera pratiquement stable, passant de 6,4 millions de personnes en 1974 à 6,6 millions en 2000, sans modifier sensiblement sa répartition dans l'espace. Le taux de la population active diminuera de 49 % à 46 %. Le nombre des postes de travail n'augmentera donc que légèrement, passant de 2,94 millions en 1974 à 3,06 millions en 2000 ;

— l'évolution économique : les possibilités de croissance de l'économie suisse font l'objet de pronostics prudents. Le taux d'augmentation annuel moyen du produit national brut réel est estimé à 2 % pour la période 1974 à 2000, soit moins de la moitié de ce qu'il fut entre 1950 et 1974.

Selon ces hypothèses, la demande de transports se développera nettement plus lentement qu'avant 1974. Le tableau ci-après présente le trafic tel qu'il résulte de calculs pour chacune des variantes finales, comparé à la situation actuelle (1974).

Mais quelles sont les caractéristiques de ces 2 VF ?

Dans la variante finale « VF 1 », l'aménagement du système des transports est conditionné par des moyens financiers et des ressources naturelles limitées. Par ressources naturelles limitées, il faut comprendre avant tout certaines difficultés en matière d'approvisionnement en énergie, pétrolière notamment, avec une notable augmentation des prix de cette énergie.

Le réseau des routes nationales et principales est achevé, à quelques exceptions près, certains tronçons étant abandonnés. Pour des raisons de capacité et de concurrence, le réseau ferroviaire existant est complété par de nouvelles transversales entre Lausanne et Winterthour, ainsi qu'entre Bâle et Olten. Mais certaines lignes ferroviaires sont supprimées ou remplacées par un service de bus.

Dans la variante finale « VF 2 », le système des transports vise une croissance modérée et l'optimalisation des effets. En plus de l'achèvement du réseau, légèrement modifié, des routes nationales et principales, il est prévu l'aménagement de liaisons supplémentaires permettant de mieux desservir des régions périphériques. De nouvelles transversales ferroviaires sont construites entre le lac Léman et le lac de Constance ainsi qu'entre Bâle et Olten. Leur attractivité garantira, face aux routes nationales, une alternative dans l'offre des transports, ce qui permettra d'éviter les surcharges et d'accroître la clientèle des transports en commun. Un prolongement de la voie rhénane est préconisé entre Bâle et Klingnau, afin de décharger les infrastructures de transports bâloises.

Aux deux variantes finales sont associées des hypothèses différentes relatives aux niveaux des prix pratiqués par les modes de transports. Dans la VF 1, les prix du pétrole subissent une forte augmentation ; le trafic routier surtout s'en trouve considérablement renchéri. Il est admis dans la VF 2, en revanche, que les prix des carburants ne croissent qu'à un rythme égal à celui des autres biens de consommation. Il faut souligner que ces relations de prix ne sont pas spécifiques aux variantes mais constituent des hypothèses issues des scénarios retenus par la commission. Elles influencent cependant la répartition du trafic entre le rail et la route.

Les variantes finales ne constituent cependant pas un programme de constructions. Les investissements proposés correspondent aux objectifs d'optimalisation du système des transports et visent à satisfaire l'augmentation globale de la demande par des capacités supplémentaires. Mais chaque investissement, comme chaque suppression de ligne, devra faire l'objet, avant l'exécution, d'une étude économique complète.

En outre, il conviendra, à l'avenir, de vérifier si les différentes hypothèses (évolution du trafic notamment) sur lesquelles sont fondées les deux variantes finales, et qui nous apparaissent aujourd'hui comme plausibles, sont confirmées par l'évolution telle qu'elle se manifestera. A l'aide des modèles mathématiques mis au point pour simuler le trafic des voyageurs et le trafic des marchandises, il sera possible de tenir compte d'une évolution différente et d'y adapter la planification des infrastructures.

Demande de prestation par mode de transport

MODE DE TRANSPORT	ZO (1974)		VF 1		VF 2	
Voyageurs	Mrd vkm	%	Mrd vkm	%	Mrd vkm	%
Rail	9.7	16	19.9	20	19.8	19
Route	51.7	84	79.6	80	87.2	81
Total	61.4	100	99.5	100	107.0	100
Marchandises	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%
Rail	7.5	47	13.8	54	10.6	43
Route	7.3	45	9.9	38	10.9	44
Eau	0.1	1	0.2	1	0.6	2
Ferroutage	-	-	0.3	1	1.0	4
Conduites	1.1	7	1.6	6	1.6	7
Total	16.0	100	25.8	100	24.7	100

Le volume des investissements retenus pour les deux variantes finales est le suivant :

Investissements nets nouveaux de 1974 à 2000

	VF 1		VF 2	
	mrd fr.	%	mrd fr.	%
Rail	10,1	15,8	11,3	16,7
Route	51,9	81,3	54,4	80,1
Trafic aérien	1,7	2,7	1,7	2,5
Voie navigable	0,1	0,2	0,5	0,7
Total	63,8	100	67,9	100

Ces chiffres permettent de constater que les besoins annuels en investissements dans les infrastructures de transports sont estimés à 2,5 milliards par année jusqu'à l'an 2000, ce qui correspond en gros à la situation d'aujourd'hui.

Selon les calculs complets, l'évaluation des variantes finales montre qu'elles enraîneraient des progrès notables du système des transports. La commission s'est prononcée cependant sans hésiter en faveur de la VF 2 qui, pour un coût total légèrement supérieur (+ 6,4 %), satisfait mieux à la plupart des objectifs et donne un meilleur résultat d'ensemble, en particulier dans les domaines de la desserte des régions écartées et de la protection de l'environnement.

La seule présentation d'un réseau futur des transports ne constitue pas l'ensemble d'une politique globale. Il convient de définir en plus les règles selon lesquelles les transports sont organisés et exploités.

4. Les principes de politique de transports

A cet effet, la commission préconise l'observation d'une série de principes, dont voici les plus importants :

a) Responsabilité des infrastructures

Comme les investissements dans les infrastructures sont d'intérêt général, les pouvoirs publics sont responsables de la planification, de la construction et du financement des voies de communications. Cette règle s'applique à toutes les infrastructures de transport et, à l'avenir, aussi au réseau ferroviaire national. Les CFF sont déchargés de la responsabilité de leurs infrastructures. Mais ils devront payer une taxe d'utilisation.

b) Hiérarchie des transports

Il faut répartir les compétences en matière de réseau entre la Confédération et les cantons selon des critères fonctionnels (hiérarchie des transports). Constituent des tâches nationales et sont ainsi de la compétence de la Confédération, le trafic à grande distance, les liaisons interrégionales ainsi que l'élimination des différences flagrantes dans la desserte de base des cantons. Les autres trafics sont de la compétence des cantons, qui règlent de façon interne la répartition des charges correspondantes avec les communes.

Cette hiérarchie des transports a pour effet de transférer certaines charges, notamment dans le domaine de l'indemnisation des prestations en faveur de l'économie générale, de la Confédération aux cantons. D'où la nécessité de prévoir une péréquation intercantonale, afin de permettre aux cantons de faire face à la nouvelle situation. Toute cette question a fait l'objet d'un rapport complémentaire qui vient d'être publié.

c) Financement

Comme instruments de financement à la disposition de la Confédération pour ses dépenses en faveur des transports et pour la péréquation des charges cantonales, la commission propose la création de deux fonds ayant leurs comptes séparés, soit un fonds pour le transport privé et un fonds pour le transport public.

Les deux fonds devront être alimentés au moyen de ressources affectées qui serviront à financer leur propre genre de trafic.

Entreprise générale
Bâtiment
Génie civil
Peinture
Bureau d'architecture
Gérance immobilière

parietti et gindrat sa

PORRENTRUY
BONCOURT
DELÉMONT

1845

NIVAROX S.A.

Manufacture de spiraux

NIVAROX

2610 Saint-Imier

1849

LE DEMOCRATE

Le plus important
quotidien jurassien
vous informe sérieusement
dans tous les domaines

Imprimerie du Démocrate SA
Delémont

à votre disposition
pour tous travaux graphiques

1861

5. Amélioration de la rentabilité

Les déficits des moyens de transports publics, comme le découvert qui apparaît maintenant dans le compte routier, constituent des charges à la longue insupportables pour les pouvoirs publics. C'est pourquoi la CGST propose une série de mesures qui visent l'amélioration de la rentabilité du système des transports.
La commission préconise comme principe fondamental que le système des transports, dans son ensemble, doit atteindre l'équilibre financier sur une longue période, les prestations en faveur de l'économie générale exigées par les pouvoirs publics devant être complètement indemnisées.

Le tableau ci-après présente les découverts actuels des comptes ferroviaire et routier.

Compte ferroviaire CFF (1970) 1974 (1976)

		Degré de couverture en % (1970)	1974	(1976)
Trafic voyageurs	avec trafic « travailleurs + écoliers »	—	74	—
	sans trafic « travailleurs + écoliers »	—	83	—
Trafic marchandises	avec colis de détail	—	84	—
	sans colis de détail	—	100	—
Trafic total		(98)	84	(67)

Compte routier (1970) 1974 (1976)

Trafic voyageurs	(128)	105	—
Trafic marchandises	(83)	69	—
Trafic total	(115)	95	(91,5)

Compte capital : toutes valeurs sans indemnisation des prestations en faveur de l'économie générale.

Pour sortir le système de transports de ses chiffres rouges, la commission prévoit pour la route l'introduction d'une taxe sur le trafic routier lourd qui ne couvre pas les coûts d'infrastructure qu'il occasionne.
En outre il conviendra, si le trafic de voitures de tourisme devait, lui aussi, ne plus couvrir ses coûts à l'avenir, de majorer les taxes actuelles sur les carburants. La commission estime que, dans la situation présente, cette adaptation est le meilleur système possible. Ainsi il n'y a pas lieu de recourir aux vignettes ou aux péages d'autoroutes ou de tunnels.
Pour le rail, plus particulièrement pour les CFF, les mesures proposées visent à leur conférer la plus grande liberté d'exploitation possible. Notamment ils seront seuls responsables de l'offre et des prix pratiqués dans le secteur du trafic voyageurs à longue distance et du trafic marchandises (wagons complets et colis de détail).

Il convient ensuite d'améliorer l'offre ferroviaire dans les secteurs où le rail peut naturellement développer ses qualités intrinsèques, c'est-à-dire là où la demande de transports est d'une densité suffisante. C'est pourquoi les deux variantes finales proposent l'aménagement de nouvelles transversales ferroviaires.

Par l'introduction d'un horaire cadencé, il devrait être possible d'améliorer l'attractivité du rail.

Là où il ne peut couvrir ses frais et où un service routier public est à même de prendre la relève valablement, il faudra procéder à des suppressions de lignes.

Les prestations en faveur de l'économie générale exigées des chemins de fer devront à l'avenir être complètement indemnisées ; mais elles seront l'objet de négociations directes entre les pouvoirs publics qui les exigent et la compagnie qui les exécute.
Enfin le rail doit être déchargé de la responsabilité de ses infrastructures qu'il assume aujourd'hui. Cette responsabilité doit être prise en charge par l'Etat comme il le fait aujourd'hui déjà pour la route. En compensation, l'Etat prélèvera auprès des compagnies de chemins de fer des redevances d'usage pour l'utilisation du réseau.

Ainsi le rail et la route seront traités de même manière, ces redevances étant avant tout fonction de l'utilisation des infrastructures.

Toutes ces mesures visant une meilleure rentabilité du système des transports sont assorties d'autres principes parmi lesquels je citerai :

— le libre choix du moyen de transport qui est garanti à l'usager ;
— l'application des règles de l'économie de marché, qui doivent s'appliquer autant que possible au secteur des transports.

On le voit, la commission a exclu la répartition autoritaire du trafic entre les différents modes de transports, comme elle a écarté le financement d'un mode de transport par un autre. A ses yeux, aucun mode de transport ne devrait bénéficier d'un traitement privilégié. Mais il convient cependant de corriger les excès de la concurrence et ses distorsions. Pour cela, la commission a établi une série de recommandations dont je ne citerai que celle qui concerne la question épineuse des coûts et avantages externes. Ces coûts particuliers peuvent être aussi à l'origine de distorsions dans la concurrence. Dans la mesure où ils peuvent être quantifiés, ils devront être internalisés, c'est-à-dire pris comme dépenses, respectivement recettes, dans les comptes ferroviaire et routier. Ils seront ainsi mis à la charge ou au crédit de ceux qui les provoquent.

5. Conclusions

La commission de la CGST a adopté à l'unanimité et sans abstention les 40 thèses qui constituent ses recommandations. Cet accord repose sur un dosage harmonieux de propositions concernant la planification et la politique des transports. Ces 40 thèses constituent un ensemble dont il ne convient pas d'extraire l'un ou l'autre élément pour le mettre en œuvre isolément. De même, en raison de la concurrence existant entre modes de transports, l'application différenciée dans le temps des mesures proposées pourrait conduire à de nouvelles distorsions néfastes et rompre un équilibre longuement mûri, en lui-même déjà fragile, mais nécessaire à la conception globale proposée. Toutes décisions unilatérales de ce genre conduiraient aussi à compliquer dangereusement l'avenir politique de la CGST.
La commission est en revanche convaincue que si l'ensemble de la conception est mis en application en observant des délais suffisants, le système des transports de notre pays en sera très considérablement amélioré et pourra faire face à l'évolution économique et sociale, tout en respectant notre environnement.