

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 23 (1986)
Heft: 814

Artikel: Dossier transports : finie la déroute du Rail!
Autor: Hennet, Jean-Claude
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1022812>

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: 25.01.2026

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

Finie la déroute du Rail!

Rail 2000, tunnel sous la Vue-des-Alpes, initiative poids lourds, vignette, naissance d'un parti des automobilistes... plus que jamais les transports, qu'ils soient publics ou privés, sont au centre des débats politiques. Face, entre autres, à la prise de conscience de la charge pour notre environnement que représente l'extension du trafic motorisé, les pouvoirs publics tentent depuis quelques années de mettre sur pied une politique des transports cohérente. Un certain nombre de décisions importantes sont actuellement pendantes avec, pour plusieurs d'entre elles, des votations populaires à la clé. Débats importants, au terme desquels le Rail pourrait bien sortir renforcé face à la Route.

Jean-Claude Hennet, secrétaire romand de l'AST (Association suisse des transports) fait le point sur les enjeux actuels. Aide-mémoire utile pour qui tente de s'y retrouver dans ce foisonnement de dossiers.

1. Politique coordonnée des transports (PCT)

Tout commence par les 40 recommandations de la Commission pour une conception globale suisse des transports (CGST) publiées dans le rapport final de 1977. Buts de la CGST: a) répondre aux besoins en transports; b) l'utilisation rationnelle des ressources; c) ménager l'environnement.

Dans son rapport du 20 décembre 1982 «sur les bases d'une politique coordonnée des transports», le Conseil fédéral propose aux Chambres fédérales deux nouveaux articles constitutionnels.

L'art. 36ter fixe les grands principes: plus de planification exclusivement sectorielle, mais une vue d'ensemble; prise en compte de l'environnement; répartition des tâches (la Confédération assure et finance la planification, la construction et l'entretien des réseaux de transport d'importance nationale, tandis que le transport régional est du ressort des cantons); à long terme, les usagers doivent couvrir les coûts dont ils sont la cause.

L'art. 37 définit le mode de financement des transports. Pour les transports privés, il reprend la réglementation actuelle (taxes sur les carburants et redevances). En revanche, il introduit une nouveauté pour les transports publics: l'affectation d'une contribution de base de l'ordre de 5% des recettes provenant d'impôts et de droits de douane (800 millions de francs environ).

ENJEU

Trois enjeux au moins peuvent être dégagés: a) aboutir à un système de financement qui place le rail et la route sur pied d'égalité; b) obtenir la garantie que la répartition des tâches Cantons-Confédération ne s'effectuera pas au détriment de l'offre régionale en transports publics; c) à long terme, la prise en charge par les usagers des coûts dont ils sont la cause n'est équitable que si l'on prend en compte les coûts sociaux, qui sont bien plus élevés pour les transports privés que pour les transports publics.

ECHÉANCES

Le Conseil des Etats a accepté les deux nouveaux articles constitutionnels en juin 1985 par 27 voix contre 7 après avoir décidé que le taux des impôts et droits de douane à verser aux transports publics (5% selon le Conseil fédéral) devrait figurer dans la loi et non dans la Constitution. Le Conseil national a également adopté ces deux articles en mars 1986 par 71 voix contre 26.

S'agissant du financement, les deux Chambres ont adopté la même solution: comptabilité séparée pour le rail et la route mais possibilité de puiser temporairement dans les ressources de la route. Bien que le fait de puiser dans un compte pour alimenter l'autre fera l'objet d'un arrêté fédéral soumis à référendum facultatif, ce principe des vases communicants est jugé inacceptable par la Fédération routière suisse (organe de coordination du lobby automobile: ACS, TCS, ASTAG, etc.). Quelques points de divergence subsistent entre les deux Chambres. Après les navettes entre ces dernières, les deux articles constitutionnels seront soumis à la votation populaire.

2. Taxe poids lourds

En date du 26 février 1984, le peuple suisse s'est prononcé par 1 254 489 OUI contre 882 756 NON en faveur de l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds. La Confédération peut ainsi prélever pendant dix ans — en principe jusqu'à l'entrée en vigueur de la PCT — une taxe forfaitaire échelonnée entre Fr. 500.— et Fr. 3000.— selon le poids des véhicules.

L'Association suisse des transports (AST) avait déposé en octobre 1982 une initiative populaire fédérale «pour une juste imposition du trafic des poids lourds». Contrairement à la redevance forfaitaire aujourd'hui en vigueur, celle préconisée

par l'AST serait proportionnelle aux prestations, c'est-à-dire fonction non seulement du poids des véhicules mais aussi du kilométrage parcouru. Dans son message du 26 juin 1985, le Conseil fédéral recommande aux Chambres de rejeter cette initiative. Motifs: une telle redevance est déjà prévue dans le cadre de la PCT; les redevances forfaitaires (échelonnées entre Fr. 500.— et Fr. 10 000.—) prévues dans les dispositions transitoires sont jugées trop élevées.

ENJEU

Faire payer aux transporteurs routiers les coûts qu'ils occasionnent et améliorer ainsi la position concurrentielle du rail dans le trafic marchandises. Le Conseil fédéral aimerait soumettre l'initiative de l'AST au vote avant les articles constitutionnels relatifs à la PCT. L'AST demande la procédure inverse. Si la PCT est acceptée en votation populaire, l'AST pourra envisager le retrait de son initiative. Si en revanche la PCT est rejetée, l'initiative de l'AST permettrait au moins de sauver la taxe poids lourds.

ECHÉANCES

Dans sa séance du 5 mars, le Conseil national, suivant en cela sa commission et la recommandation du Conseil fédéral, rejettait cette initiative. Le Conseil des Etats se prononcera prochainement et la votation populaire pourrait avoir lieu à fin 1986.

3. Compte routier

Un arrêté fédéral du 23 décembre 1959 concernant l'utilisation des taxes sur les carburants stipule dans son art. 18 que «le Conseil fédéral fait établir un compte routier dans lequel les recettes que les pouvoirs publics retirent du trafic des véhicules à

moteur figureront à côté des frais routiers à imputer à ce trafic».

Grâce à ce travail effectué chaque année depuis 1959 par l'Office fédéral de la statistique (OFS), on sait que le compte routier est déficitaire: 4,5 milliards de dépenses pour 3,4 milliards de recettes en 1983. L'OFS établit également un compte routier par catégorie de véhicules.

Ainsi, contrairement aux affirmations des milieux de l'automobile, les taxes sur les carburants ne suffisent pas à couvrir les coûts imputables au trafic routier. Et c'est parce que le compte routier rappelle chaque année cette réalité que des pressions ont été exercées afin que le système utilisé pour établir ce compte soit remanié.

Il a donc fallu créer une «Commission pour l'examen du compte routier» qui a publié son rapport final en juillet 1982, puis mettre sur pied un «groupe de travail interdépartemental» (statistique, finances, transports et routes) qui a publié son «rapport sur le remaniement du compte routier» en mai 1985.

ENJEU

Malgré les centaines de pages des rapports, il ne semble pas que le système utilisé jusqu'ici pour établir le compte routier se trouvera bouleversé.

Ce qui, en revanche, pourrait considérablement modifier les résultats du compte routier, serait la prise en compte des coûts et avantages sociaux — qui avantageait sans doute le rail — comme le suggère un service de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne associé à la révision du compte routier. Hélas, l'étude y relative semble s'être méchamment enlisée dans les marais de l'administration fédérale.

ECHÉANCES

Le remaniement du compte routier ne fera pas en principe l'objet d'une votation populaire. Une rai-

son suffisante pour que les milieux intéressés intensifient leur travail de lobbyistes, car le Conseil fédéral adoptera le nouveau système de calcul au cours de cette année.

4. Réexamen de tronçons de routes nationales

Le 26 février 1978, le peuple suisse rejettait par 1 104 292 NON contre 696 501 OUI l'initiative «pour la démocratie dans la construction des routes nationales». En revanche, le Parlement avait accepté en 1977 déjà une motion demandant un réexamen de six tronçons de routes nationales (N1 Yverdon-Avenches; l'Y zurichois; N4 Wetzwil-Knonau; N6 Wimmis-Rawyl-Uvrier; N7 Müllheim-Kreuzlingen; N9 Corsy-La Perraudet-taz).

La Commission Biel a été constituée en 1978 et elle a publié son rapport final en décembre 1981. Ses recommandations: biffer l'Y zurichois du réseau et réaliser les cinq autres tronçons mais en réduisant leur gabarit.

Dans son message du 17 décembre 1984, le Conseil fédéral, après consultation des milieux intéressés, préconisait de biffer la N6 et la Perraudet-taz du réseau mais d'y maintenir les quatre autres.

ENJEU

Depuis plusieurs années, un véritable bras de fer est engagé entre les milieux favorables à une extension du réseau routier et ceux qui plaident pour un gel de la surface sacrifiée aux constructions routières. Le vent tourne certes en faveur de ces derniers mais les constructions de routes restent une bonne affaire pour de nombreuses entreprises qui ne peuvent se résoudre à lâcher un si beau morceau.

(SUITE AU VERSO)

ECHÉANCES

Au terme d'un débat fleuve, le Conseil national vient de se prononcer pour la réalisation de l'Y zurichois, de la N1 et de la N7. Par contre, il s'est prononcé contre la réalisation de la N4, de la N6 et n'a pas encore pu régler le cas de la Perraudettaz. Mais rien n'est joué puisque le Conseil des Etats doit encore se prononcer, cet automne probablement. En cas de divergence entre les deux Chambres, il y aura navette jusqu'à ce qu'une des deux Chambres annonce ne plus vouloir changer d'avis. Si l'autre Chambre fait de même, alors le tronçon controversé sera maintenu dans le réseau et pourra être construit...

5. Autres dossiers

Evoquons brièvement encore quelques autres dossiers qui alimenteront sans doute les débats relatifs aux transports pour les années à venir.

POLITIQUE FERROVIAIRE

Le vaste projet «Rail 2000» a été présenté dans DP 807. Le nouveau mandat de prestations en préparation ainsi que les réductions tarifaires annoncées pour début 1987 (abonnement demi-tarif à Fr. 100.— au lieu de Fr. 360.— notamment) retiennent également l'attention. A chaque fois, le Parlement aura à se prononcer. On pourra alors vérifier si les bonnes intentions annoncées par les partis gouvernementaux à l'issue des entretiens de Watteville de décembre 1985 trouvent leur concrétisation aux Chambres fédérales.

INITIATIVES

Plusieurs initiatives populaires fédérales alimente-

ront encore ce débat pourtant déjà bien fourni (sans parler des nombreuses initiatives cantonales):

- pour la suppression de la taxe poids lourds
- pour la suppression de la vignette
- pour l'inscription des vitesses 100/130 km/h dans la Constitution
- pour le développement des transports publics
- halte au bétonnage.

CONCLUSION

Au cours des trois dernières décennies, la politique des transports s'est pratiquement limitée à l'aménagement du réseau autoroutier. Heureusement, cette période est aujourd'hui définitivement révolue. Reste à savoir dans quelle mesure les transports publics en général et le rail en particulier pourront regagner le terrain perdu. Réponse dans vingt ans!

Jean-Claude Hennet

PLACE FINANCIÈRE

L'abstraction palpable

«Les banques exercent une activité qui respecte l'environnement» (Rapport du Conseil fédéral).

Impressions concordantes quand on lit le rapport du Conseil fédéral sur certains aspects de la place financière suisse: celles de pénétrer dans un monde étrange et abstrait.

Tout d'abord, le descriptif de l'expansion de la place financière helvétique.

Non seulement, il remet à sa juste place les jérémiaades de ceux qui prétendent que la capacité concurrentielle bancaire s'affaiblit — lamentations que les Chambres fédérales ont pourtant accréditées en acceptant des motions, de caractère impératif, pour qu'il y soit remédié —, mais il énumère des chiffres qui par leur grandeur échappent à

l'échelle humaine. Qu'est-ce que cent milliards? — un nombre, une abstraction, une ombre?

«En outre, dans certains secteurs, la place financière suisse a encore bénéficié ces dernières années d'un essor considérable. Ainsi, de 1980 à 1984, les opérations d'émission, c'est-à-dire l'exportation de capital soumise à autorisation, ont augmenté de 13,9 à 30,5 milliards de francs (119%), le commerce de papiers-valeurs à la bourse de Zurich de 132,6 à 308,3 milliards de francs (133%) et les affaires fiduciaires de 129,2 à 256,2 milliards de francs (98%). De plus, le nombre des banques étrangères s'est accru de 1979 à fin 1984 de 35% pour passer à 109 instituts, tandis que le nombre des sociétés financières à caractère bancaire dominées par des étrangers a augmenté de plus de 80% pour atteindre 76 unités. La somme du bilan de toutes les banques et sociétés financières a passé, de 1980 à 1984, de 489 à 723 milliards de francs. Les bénéfices nets des banques se sont également accrus en permanence ces dernières années. Selon l'annuaire de la Banque nationale suisse («Les banques suisses en 1984»), ces bénéfices ont passé de 2,090 milliards de francs en 1980 à 3,143 milliards de francs en 1984, ce qui représente une augmentation de plus de la moitié.» (Rapport fédéral du 7 mars.)

Sont décrites ensuite les opérations qui sont imposées. Question: combien de citoyens savent à quoi correspondent les termes qui les désignent?

Nous en énumérons quelques-uns en suivant les têtes de chapitre du rapport:

- droit de timbre d'émission sur les droits de participation
- droit de timbre de négociation sur les papiers monétaires, sur les opérations «étranger/étranger», sur les stocks des commerçants de titres, sur l'émission d'euro-obligations.

Il est, bien sûr, de faible importance que la technique bancaire échappe au profane. Un mécanicien,