

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 25 (1988)
Heft: 905

Artikel: Une (mini) réforme nécessaire
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1018145>

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: 15.01.2026

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

Une (mini)réforme nécessaire

(pi) Les modifications constitutionnelles qui créeraient les bases d'une politique coordonnée des transports (PCT) dans notre pays, et qui seront soumises au vote populaire le 12 juin prochain, sont inspirées de la conception globale suisse des transports (CGST), fruit du travail d'une commission de plus de 60 experts nommée par le Conseil fédéral en 1972.

C'est en 1978 que la commission remet une liste de 40 recommandations à l'Exécutif, qui proposera, 4 ans plus tard, la création d'une base constitutionnelle. Depuis cette date, la CGST est devenue PCT.

Le texte soumis au vote prévoit notamment d'affecter une part, à définir dans la loi, des recettes fédérales provenant d'impôts et de droits de douanes au financement des transports publics (le premier projet du Conseil fédéral prévoyait une part fixée à 5%). Pour les routes, la Confédération assure la construction, la planification et l'entretien des réseaux d'importance nationale, tandis que le trafic régional est du res-

sort des cantons. Pour les transports publics, la Confédération établit les principes applicables à leur développement, les cantons étant chargés de la réalisation et du financement, avec une aide fédérale possible. Ce passage provoque l'ire des défenseurs du fédéralisme, mais a l'avantage d'assurer un développement plus homogène des transports publics dans toutes les régions du pays, y compris celles qui sont

habituellement en retard (comme, par exemple, les cantons romands...).

On introduit également la notion de couverture des coûts, les usagers devant, en règle générale et à long terme, payer les frais qu'ils occasionnent, déduction faite des prestations de service public*. Cette disposition serait sans doute acceptée de tous si la notion de coût n'autorisait pas à tenir compte aussi (mais ce n'est pas obligatoire) des coûts indirects (ou coûts sociaux*). La Confédération peut aussi prendre des mesures propres à rendre obligatoire l'usage du rail pour le transport-marchandises à longue distance. Les routiers s'y opposent évidemment, appuyés par tout ce que le pays compte d'organisations patronales, qui crient en cœur à la mort de la liberté du commerce et de l'industrie, principe auquel la PCT prévoit expressément qu'il est possible de déroger. Enfin, la PCT inscrirait dans la constitution la possibilité de percevoir des taxes d'utilisation (taxe poids lourds ou vignette autoroutière, actuellement autorisées par une base légale provisoire) et permettrait de modifier temporairement l'affectation des ressources (entendez: la taxe et la surtaxe sur les carburants) pour atteindre ses objectifs. On touche

Petit lexique commenté des transports

COMpte ROUTIER: la Confédération établit chaque année un compte des recettes et dépenses liées au trafic privé. Si l'on ne considère que les recettes et dépenses de la Confédération, ce compte est bénéficiaire. En tenant compte également des recettes et dépenses des cantons et des communes, il est déficitaire pour environ 600 millions par an.

CONTENEUR: caisse aux dimensions standardisée pouvant être transportée par avion, bateau, camion ou train. La Confédération encourage le trafic par conteneur, plus souple que le ferroutage (un homme n'a pas besoin d'accompagner la marchandise). En principe, un camion assure le transport en début et en fin de course, le plus gros du trajet se faisant par train, avion ou bateau.

cours SOCIAUX: le compte routier ne prend en compte que les frais directement imputables au trafic: construction et entretien des routes, frais de police, etc. Pourtant le trafic est responsable d'autres coûts, plus difficiles à comptabiliser: frais de lutte contre la pollution de l'air, dégradation des bâtiments, lutte contre le bruit, frais causés par les accidents, etc. Ce sont les coûts sociaux. Certains voudraient les voir figurer dans les dépenses du compte routier, ce qui aurait pour conséquence d'augmenter considérablement son déficit.

FERROUTAGE: système de transport à longue distance; les camions sont chargés sur des wagons spéciaux, et transportés par train. La Suisse ne possède qu'un axe de ferroutage (Bâle-Chiasso). Malheureusement, les tunnels ne permettent le passage

que de la moitié environ des camions (ceux dont la hauteur ne dépasse pas 3,80 m, la norme européenne — et suisse — étant de 4 m).

PRESTATIONS DE SERVICE PUBLIC: les pouvoirs publics indemnissent certaines prestations déficitaires que les entreprises de transports sont tenues de fournir, en raison de leur caractère de service public (desserte de régions marginales, transports des pendulaires et des écoliers, abaissements tarifaires pour des motifs de protection de l'environnement, etc.).

voie INDUSTRIELLE: pour éviter des transbordements coûteux et le recours à plusieurs modes de transport, il est nécessaire que les zones industrielles et les entreprises d'une certaine importance soient desservies par une voie de chemin de fer. Actuellement, une entreprise qui désire

un tel raccordement doit en principe le payer. Cette situation avantage la route, puisqu'un accès de ce type sera de toute façon nécessaire, et qu'il est le plus souvent mis à disposition par la collectivité ou fait partie des infrastructures de base d'une zone industrielle.

VOYAGEURS-KILOMÈTRES/TONNES-KILOMÈTRES: il s'agit d'unités de mesure permettant de comparer les prestations des différents modes de transports. On multiplie le nombre de tonnes (ou de voyageurs) par le nombre de kilomètres parcourus. Ainsi, en vous rendant à trois de Lausanne à Genève en voiture, vous parcourrez $3 \times 60 = 180$ voyageurs-kilomètres, alors qu'en étant seul, vous n'en parcourrez que 60. Un train transportant 1000 tonnes sur le même trajet effectuera 60 000 tonnes-kilomètres.

là à un point sensible, les clubs automobiles considérant que l'argent des automobilistes doit être affecté à des tâches en rapport avec les routes, et à rien d'autre. Le TCS a accepté qu'on les utilise pour encourager le ferrouillage* et le trafic par conteneurs*, mais il s'oppose à ce que l'argent de la route soit utilisé — même temporairement — pour financer les transports publics.

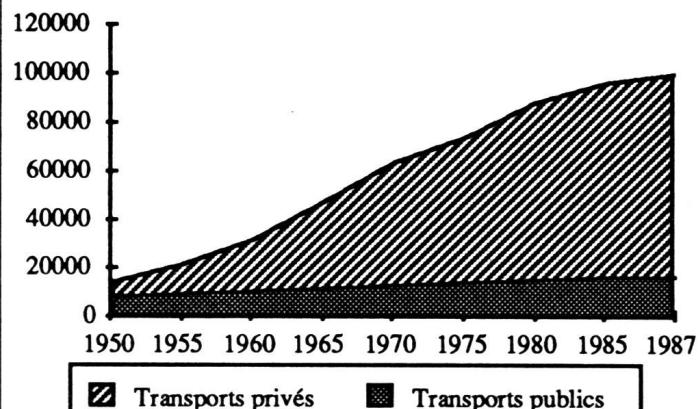
Accepter la réalité

S'il est vrai que certains des principes de la PCT pourraient être appliqués avec les textes actuels, il n'en est pas moins urgent qu'une base constitutionnelle claire dise ce que l'on peut et ne peut pas faire. Car les différents modes de transports se sont jusqu'à maintenant développés indépendamment les uns des autres, au gré des humeurs politiques, sans que rien n'oblige à la coordination. Dans pareil domaine, si l'on veut que le développement des uns ne signifie pas l'anéantissement des autres, il est nécessaire d'avoir une vision globale, de penser en termes de complémentarité et de solidarité. Il est donc faux de continuer à séparer transports publics et privés, comme le font les défenseurs de la voiture, en refusant que l'argent de «leurs» taxes sur les carburants puisse être utilisé à d'autres fins que la construction de routes, un peu comme si les impôts sur l'alcool devaient être utilisés pour encourager la consommation de vin et de bière. Les clubs s'obstinent à ignorer que, par manque de surfaces disponibles, on ne peut plus augmenter la capacité du réseau routier. De ce simple fait, la liberté de rouler sur des routes qui ne soient pas (trop) encombrées se payera immanquablement par le transfert d'une partie du trafic de la route au rail. Le seul problème étant de avoir à quel moment on considère que la coupe est pleine.

De la parole aux actes

Bien que peu ambitieuse, la PCT n'en suscite pas moins, on le voit, de nombreuses réactions négatives, certains de ses défenseurs d'avant les élections fédérales de l'automne dernier (UDC et

Evolution du trafic-voyageurs (en millions de voyageurs-kilomètres*)



Ce graphique montre que l'augmentation de trafic constatée depuis les années 50 a profité presque exclusivement à la route. Cette situation n'est pas surprenante quand on sait que ce mode de transport a bénéficié pendant la même période d'investissements beaucoup plus importants que le rail.

Le constat est à peu de choses près semblable en ce qui concerne le trafic-marchandises.

Radicaux) se transformant même en opposants aujourd'hui. Il est vrai qu'il y a eu entre temps la montée du Parti des automobilistes qui a mordu sur l'électoral de droite. Les partis concernés rivalisent donc de concessions pour qu'on cesse de les accuser de ne pas assez défendre la voiture. On attend la prise de position du PDC, dont on ne serait pas étonné qu'elle soit également négative, bien que le siège de ce parti abrite un Comité (fantôme) d'action suisse pour une PCT, survivance de l'époque récente où tous les partis gouvernementaux soutenaient cet objet, dûment inscrit dans leurs programmes respectifs. Les socialistes risquent bien d'être les seuls à se souvenir de leur engagement. En l'absence des partis, la campagne se fera par le biais des associations. L'organisme faîtier des patrons routiers suisses (l'ASTAG) — suivi par la Fédération routière suisse, l'ACS et le TCS (plus nuancé: une diminution du nombre des camions sur les routes ne serait pas pour lui déplaire) — prépare depuis plusieurs années la démolition de ce projet avec des moyens financiers importants. Du côté des partisans, derrière l'Association suisse des transports

(AST), on trouve notamment le WWF et diverses associations de protection de la nature, le syndicat des cheminots et la Fédération des syndicats chrétiens du personnel des transports.

La volte-face des partis bourgeois est d'autant plus désolante que la PCT n'oblige à rien, mais permet certains changements. Chaque application devra faire l'objet d'une décision législative du Parlement, donc soumise au référendum facultatif. Mais ce retournement montre à quel point il est difficile de traduire des principes dans les faits: tout le monde s'entend à merveille pour dire qu'il faut développer les transports publics, qu'il faut empêcher le nombre de camions sur nos routes d'augmenter, que nous devons offrir un axe ferré de transit pour les marchandises européennes et que les coûts sociaux doivent être pris en charge par ceux qui les provoquent. Mais que vienne une occasion de donner à la Confédération le moyen de transformer ces principes en réalités, et les appuis disparaissent aussitôt.

Ce n'est pourtant pas avec cette attitude irresponsable que la Suisse entrera dans l'Europe des transports de l'an 2000. ■