

Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 71 (1979)
Heft: 3-4

Artikel: Pour une politique d'ensemble des transports
Autor: Favre, John
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-385953>

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: 06.02.2026

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

Pour une politique d'ensemble des transports

Par John Favre, ancien directeur général des CFF

I. La Commission

Création de la Commission pour une conception globale des transports

Vers la fin des années 1960 à 1970, la nécessité d'une politique globale des transports s'est faite plus pressante aussi bien pour des raisons économiques que pour protéger les hommes et leur environnement. Les ressources consacrées aux transports deviennent de plus en plus lourdes ($1/6^e$ à $1/5^e$ du revenu national) ainsi que les nuisances. La commission a été créée le 19 janvier 1972. Elle a été chargée de faire des propositions sauvegardant notamment la prospérité du pays, l'économie des ressources, une liberté suffisante de choix et de concurrence, la satisfaction de certains besoins de transport importants, mais non rentables, ainsi que la sécurité des hommes, leur environnement et l'aménagement du territoire.

Composition de la commission

Présidée remarquablement par le Conseiller national Aloïs Hürli-mann, la Commission se composait de 62 membres, représentant les différents moyens de transport, l'administration, la politique, les associations économiques, la science et la protection du territoire et de l'environnement.

Un *Comité directeur*, composé de sept membres assurait la bonne marche des travaux.

Un *Etat-major* d'une vingtaine de personnes, dirigé avec compétence par le Professeur Carl Hidber, préparait ou exécutait les travaux, assez souvent avec l'aide d'*experts*.

II. La politique antérieure des transports

Depuis la seconde guerre mondiale, la politique des transports est trop sectorielle, disparate, insuffisamment coordonnée. Elle relève de trop nombreuses instances (cinq départements fédéraux au moins s'en occupent). Le trafic privé, notamment le trafic routier, dont les infrastructures sont considérablement améliorées connaît un essor impétueux, comme le trafic aérien d'ailleurs, alors que la part des chemins de fer diminue considérablement. Malgré cette évolution, les transports publics restent soumis à une législation très contraignante qui freine leur adaptation. Après une période de

haute conjoncture où ils réussissent encore à se maintenir plus ou moins à flot, ils connaissent des déficits importants, malgré d'autres mesures d'indemnisation ou de soutien.

Les autres modes de transport posent d'autres problèmes difficiles: adaptation difficile de leurs infrastructures à leur extension, coordination avec le trafic public et réduction des nuisances, en forte croissance.

III. Méthodes de travail

Pour éviter l'écueil d'une approche sectorielle, subjective et désordonnée, la commission a choisi la méthode d'*analyse des systèmes* qui a déjà fait ses preuves dans l'étude de maints problèmes complexes.

L'application de cette méthode passe par les principales étapes suivantes:

1. *Délimitation du système à étudier.* C'est ainsi que le trafic local a été, en principe, exclu de l'étude, sauf pour l'aide au financement du trafic d'agglomération.

2. *Contraintes et données de base à retenir dans les étapes ultérieures.* Ces contraintes et données, susceptibles de comporter des variantes, concernent notamment l'évolution de la population, la croissance de l'économie, l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement, la consommation d'énergie, etc.

3. *Objectifs de la conception globale des transports* soit:

- a) *Satisfaction optimum des besoins de transport* (des ménages et de l'économie, différenciés selon l'objet et le motif du transport)
- b) *Economie optimum des ressources* (globalement et sectoriellement)
- c) *Optimisation des effets indirects et sociaux des transports* (sécurité, environnement, aménagement du territoire)

4. *Pondération des objectifs*

Les différents objectifs n'étant pas toujours conciliables, ils devaient être pondérés les uns par rapport aux autres.

La pondération retenue est basée sur la moyenne des pondérations proposées par les membres de la commission.

Sur un total de 100 points, à répartir entre les objectifs, les membres de la Commission donnent en moyenne 30 points (contre 50 dans la politique actuelle) à la *satisfaction des besoins*, 36 (30) à l'*économie des ressources*, 34 (20) à l'*amélioration des effets externes*.

Sans être très éloigné, le sondage d'opinion a donné des résultats

un peu plus favorables à la satisfaction des besoins et à l'amélioration des effets indirects, mais moins favorables à l'économie des ressources. Nombreux sont encore ceux qui sont plus enclins à exiger qu'à payer.

5. Mise au point de critères et d'indicateurs permettant de mesurer le degré de réalisation des objectifs et la valeur de chaque variante. Satisfaction des objectifs, trafic, coûts et recettes, coûts et bénéfices externes, nuisances, aménagement du territoire, etc.

6. Elaboration, évaluation, choix des variantes

Partant d'une ou de plusieurs variantes concernant notamment la demande et l'offre de transport, les infrastructures, l'exploitation, l'économie, y compris les prix des carburants et certaines mesures législatives, on en évalue les effets sur les objectifs à l'aide des indicateurs et critères retenus, sur la base d'un modèle.

Par approches successives, retouchant les variantes de base, on s'efforce ensuite d'aboutir, à des variantes présentant des valeurs aussi élevées que possible de satisfaction des objectifs pondérés.

IV. Variantes étudiées

1. Contraintes et données de base pour les différentes variantes

Evolution démographique: Croissance moyenne annuelle de 0,13 % par an, soit une augmentation de 200 000 habitants jusqu'en l'an 2000 (6,6 millions contre 6,4 actuellement).

Légère augmentation du nombre de places de travail provenant essentiellement du secteur des services.

Evolution économique: Croissance annuelle moyenne de 2 %, comme ces dernières années (contre 4,5 % en moyenne de 1950 à 1974 et plus de 8 % pendant la haute conjoncture).

Part des dépenses publiques consacrées aux transports

Croissance de 75 % en chiffre absolu, mais régression de 16 % par rapport à l'ensemble des dépenses publiques en forte progression.

Consommation d'énergie. La croissance de la consommation d'énergie pour les transports (actuellement 25 % de la consommation totale) devrait être, pour le moins, inférieure à la croissance économique globale (2 %).

En ce qui concerne l'évolution des prix des carburants à la consommation, la commission retient deux hypothèses: augmentation annuelle moyenne supérieure (4 % à l'importation, 2 % à la consommation), ou égale à celle des autres prix. La différence, qui ne dépend qu'en partie de nous, finit par avoir des répercussions assez fortes, notamment sur la répartition mondiale du trafic des marchandises, etc.

Aménagement du territoire. Il s'agit de maintenir pour le moins, la décentralisation actuelle, d'affermir les centres régionaux, de con-

server l'espace rural, et de ne pas accentuer les disparités inter-régionales.

Protection de l'environnement

La charge globale du trafic sur l'environnement (bruit, substances nocives, etc.), ne devra pas dépasser le niveau atteint en 1970, malgré l'augmentation du trafic. Les surcharges locales devront être ramenées à un seuil acceptable.

2. Variantes étudiées

La commission a étudié huit variantes :

Deux variantes pilotes destinées à tester l'application de la méthode et à servir de points de départ pour les variantes ultérieures.

Quatre variantes de base cherchant chacune à favoriser un objectif privilégié (rentabilité sectorielle, rentabilité globale, aménagement du territoire, environnement) et montrant à quel prix et avec quels résultats cela est possible.

Deux variantes finales

La *première variante finale* est plus austère que la seconde. Basée sur une augmentation plus considérable des prix des carburants pétroliers, elle cherche plus à économiser les moyens mis en œuvre qu'à améliorer sensiblement les transports.

La *deuxième variante finale* repose sur une moindre augmentation des prix des carburants. Elle cherche à améliorer un peu plus les transports, ainsi que leurs effets indirects sur l'aménagement et l'environnement.

Les deux variantes ont un certain nombre de points communs (beaucoup de données et contraintes, programme d'infrastructure de base, politique financière et de concurrence, etc.).

A part l'évolution différente des prix des carburants, qui se répercute sur les rapports de prix et le partage du trafic, elles se différencient par l'importance des infrastructures nouvelles, par la qualité de l'horaire cadencé ferroviaire, les charges de service public et de politique structurelles, en général plus marquées dans la 2^e variante.

Infrastructures ferroviaires

Les deux variantes prévoient (pour des raisons de capacité et d'amélioration de l'offre) une *nouvelle transversale ferroviaire à grande vitesse* entre le Léman et la Suisse orientale, avec embranchement sur Bâle par Olten (pour faire face aussi à l'augmentation de capacité du Lötschberg). Dans la première variante, la nouvelle transversale

ne part que d'Oron et n'aboutit qu'à Zurich. Dans la deuxième, elle s'étend au moins de Lausanne à St-Gall. Cette nouvelle transversale, qui améliore bien d'autres relations, réduirait les temps de parcours de 40 % en moyenne. Elle augmenterait considérablement le trafic ferroviaire et permettrait d'éviter le doublement d'autoroutes parallèles lié à de grandes difficultés et nuisances.

La ligne du Zurichberg, la gare de la Museumstrasse à Zurich et le raccordement aux aéroports de Kloten et de Cointrin sont communs aux deux variantes.

Du fait, notamment, de son hypothèse optimiste d'évolution du prix des carburants pétroliers, la variante 2 envisage la fermeture de quelques lignes ferroviaires supplémentaires très mal fréquentées, sous réserve d'un examen plus approfondi et du maintien de la desserte ferroviaire, au cas où les pouvoirs publics seraient prêts à en assumer la charge.

Infrastructures routières. La seconde variante compte plus de semi-autoroutes nouvelles (12 au lieu de 5). Ces semi-autoroutes supplémentaires comprennent le tunnel routier du Rawil.

Infrastructure des voies navigables. Le Rhin serait rendu navigable jusqu'à Klingnau (près de l'embouchure de l'Aar) dans la seconde variante finale, afin de faire face, dit-on à l'encombrement prévisible des ports des deux Bâles ainsi qu'à celui des voies et des routes d'apport et de distribution.

V. Résultats des deux variantes finales

Trafic

a) *Trafic des voyageurs.* Augmentation totale de 60 à 70 % en km voyageurs. La part des transports publics, selon des estimations paraissant optimistes, passerait de 18 à 22 ou 20 %, dans l'ordre des variantes.

b) *Trafic des marchandises.* L'augmentation du trafic total est estimée à 55 % environ. La part du rail (46,6 % actuellement) augmenterait sensiblement dans la première variante finale (53,5 %) pour baisser un peu la seconde (43 %).

Rentabilité

a) *Transports publics.* Le degré de couverture des coûts devrait devenir à peu près satisfaisant, surtout dans la première variante finale, à moins de récession très importante.

b) *Transports privés.* Les coûts totaux continueraient à être couverts, mais pas tout à fait ceux d'infrastructure dans la variante 1, malgré

l'introduction d'une taxe spéciale pour le trafic lourd, prévue dans les deux variantes.

Prestations en faveur de l'économie générale

L'indemnisation de ces prestations pourrait atteindre 400 à 600 millions de francs par année (aux prix de 1974), contre 250 millions environ actuellement. Cette estimation pourrait varier selon les exigences des pouvoirs publics.

Nouvelle hiérarchie des réseaux et des transports selon la nature fédérale ou régionale des tâches. (Trafic régional à la charge des cantons, autres trafics à celle de la Confédération.)

La part des cantons aux dépenses publiques de transport augmenterait de 28 à 37 %, dans la variante 2. Dans cette variante, même les charges publiques des transports régionaux sur le réseau fédéral seraient, en principe, à la charge des cantons, sous réserve de péréquation financière.

Aménagement du territoire. Nette amélioration, encore insatisfaisante cependant pour la desserte par transport public de certaines régions de montagne centrales et méridionales.

Consommation d'énergie. Augmentation de 20 à 44 % selon les variantes, du fait surtout des hypothèses différentes d'évolution des prix des carburants. Augmentations inférieures à celle de la croissance économique (70 % jusqu'en l'an 2000).

Environnement. Emission de substances nocives

Après une période de recrudescence, due à l'effet retardé des mesures visant la construction des véhicules, les émanations finiraient par se réduire de 40 à 50 % environ selon les variantes. Malheureusement, les émissions d'anhydride sulfureux augmenteraient encore de 30 %.

Bruit. Grâce à différentes mesures (construction des routes et des véhicules, autres mesures de protection), on espère pouvoir réduire un peu le bruit, surtout dans la 2^e variante, malgré l'augmentation du trafic routier.

Protection de la nature, du paysage et des eaux

La construction de routes à grands débits et l'extension de la navigation jusqu'à Klingnau posent encore quelques problèmes quant aux zones à protéger.

Sécurité du trafic routier. Elle serait augmentée de 30 à 40 % suivant les variantes, grâce à l'amélioration des routes et à d'autres mesures techniques ou éducatives.

VI. Evaluation des variantes finales

Pour la satisfaction des objectifs pondérés, la première variante finale obtient une valeur globale de 66 points (+ 27 %), la deuxième de 69 (+ 33 %) par rapport à la situation actuelle estimée à 52 (100 maximum, 0 minimum).

La variante 2 est jugée plus favorable que la première pour la satisfaction des besoins et la rentabilité.

Les deux variantes arrivent à égalité pour les effets externes, la première étant légèrement plus favorable à l'environnement, la seconde à la promotion structurelle.

Malgré tout l'intérêt que présentent ces variantes et ces évaluations, il ne faut pas leur donner une valeur absolue, d'autant moins qu'elles sont aussi influencées par certaines hypothèses (prix des carburants, etc.).

L'évolution peut encore réserver des surprises.

Les deux variantes serviront de référence si l'évolution impose des retouches.

VII. Conclusions et recommandations finales

Les *conclusions et recommandations finales* concernant l'ensemble de la politique des transports sont au moins aussi intéressantes que les variantes, parce qu'elles ont souvent un caractère plus général. Elles peuvent être résumées comme suit:

Structure du système des transports

Les compétences doivent être réparties entre Confédération et cantons (sous réserve de délégation aux communes) en tenant compte de la nature essentiellement nationale ou régionale des réseaux et des prestations qui s'y déroulent.

Sont notamment considérées tâches nationales: le trafic national et international à grande distance, les liaisons interrégionales, celles entre chefs-lieux cantonaux et réseaux nationaux, l'atténuation des différences flagrantes de desserte entre cantons. Des trafics régionaux peuvent se dérouler sur des infrastructures nationales et réciproquement.

La Confédération assurera une péréquation financière destinée à éviter que la nouvelle hiérarchie des transports n'entraîne des charges beaucoup plus lourdes qu'aujourd'hui pour certains cantons (pour le trafic public par exemple, alors qu'ils seront déchargés de l'entretien des routes nationales).

Planification, construction et entretien coordonnés des infrastructures de transport

La Confédération et les cantons planifient, font construire et entretenir, financent aussi les infrastructures publiques de transport selon leurs compétences fédérales ou cantonales, de façon à constituer un système coordonné. La planification fixe les priorités sur la base des coûts et bénéfices globaux, eu égard aux objectifs de la politique des transports.

Prestations en faveur de l'économie générale (charges de service public non supportables commercialement). Ces prestations font l'objet d'une nouvelle définition insistant sur le fait qu'elles doivent être légalement imposées par l'autorité compétente, dans un intérêt public précis, et que leur pleine indemnisation souvent insuffisante actuellement doit faire l'objet d'une entente préalable entre autorité et entreprise de transport. Les charges seront régulièrement réexaminées quant à leur opportunité et au mode de transport choisi pour les assumer. Les charges fondamentales de service public seront atténuées si possible notamment pour les charges tarifaires ne concernant pas le trafic des voyageurs à courtes distances.

La Confédération supporte les charges qu'elle impose, le rapprochement tarifaire, la péréquation financière et certaines contributions spéciales. Ces charges sont supportées par le fonds des transports publics, sauf la première qui est à la charge du budget général. Les cantons supportent les autres charges, sous réserve de la péréquation financière.

Réglementation de la concurrence dans les transports. Comme par le passé, le trafic individuel ne serait soumis qu'à des limitations de police, sous réserve de la régle postale et du monopole, à vrai dire bien entamé, du transport professionnel et régulier de personnes. La constitution permettrait cependant à la législation de s'écarter de la liberté du commerce et de l'industrie, notamment pour le trafic des marchandises à longue distance (transit), si l'intérêt du pays l'exigeait et si d'autres mesures se révélaient inopérantes.

Elimination des distorsions de concurrence entre le rail et la route

- a) *Une taxe spéciale* doit amener le *trafic routier lourd* à couvrir tous ses coûts d'infrastructure (d'après le compte routier capital global).
- b) *Les conditions légales de travail* (durée du travail, etc.) doivent être harmonisées.
- c) *Les charges et avantages étrangers* à l'exploitation (financement, statut du personnel, liberté de commander, etc.) devraient être supprimés ou compensés.

- d) *Les coûts externes* doivent être internalisés dans la mesure où ils sont chiffrables et imputables à leurs auteurs, sous réserve de prise en considération éventuelle de certains bénéfices externes.
- e) *La couverture des déficits* du trafic public doit être progressivement supprimée, notamment pour le trafic des marchandises au fur et à mesure de la réalisation des centres objectifs.

Financement du système des transports

En principe, les coûts de transport devront être couverts par les usagers, à moins de prestations imposées en faveur de l'économie générale, contre pleine indemnité.

Deux fonds, s'équilibrant à long terme, doivent permettre à la Confédération de financer les infrastructures nationales et les autres tâches qui lui incombent, du fait de la politique des transports (sauf l'indemnisation des tâches nationales de service public, à la charge du budget général).

Le fonds des transports publics sera alimenté par les redevances d'utilisation du réseau national et par une surtaxe de 20 % au plus sur l'impôt fédéral de consommation (Icha ou TVA). Chacun contribuera ainsi, dans l'intérêt général, au maintien d'une offre raisonnable de trafic public, dont il a ou peut avoir besoin, directement ou indirectement.

Le fonds des transports privés (destiné à la construction et à l'entretien du réseau national routier et à certaines contributions aux cantons) sera alimenté, comme jusqu'ici par ³/5^{es} des produits des droits de douane sur les carburants, par des surtaxes douanières spéciales, et, par des taxes d'utilisation qui pourraient être prélevées si la couverture des coûts l'exigeait.

Nouveau droit fédéral des transports

Les dispositions hétéroclites sur les transports disséminées actuellement dans la Constitution devraient être remplacées par quatre dispositions nouvelles, formant un ensemble cohérent qu'on peut résumer ainsi:

a) Compétences de la Confédération

La Confédération se voit attribuer une compétence législative générale en matière de transports, sous réserve de la législation cantonale sur les routes non nationales.

Les dérogations actuelles à la liberté du commerce et de l'industrie sont complétées par la possibilité, déjà mentionnée de dérogation exigée par l'intérêt général du pays sous certaines conditions.

Le libre choix du moyen de transport et la libre utilisation des routes publiques sont garanties sous réserve des taxes d'utilisation.

b) Répartition des compétences

La Confédération assure et finance l'infrastructure des réseaux nationaux. Elle dirige les PTT et les CFF, dans un esprit économique et d'autonomie.

Elle favorise les transports publics régionaux et l'aménagement des routes complétant le réseau national. Elle accorde aux cantons les moyens nécessaires à une péréquation des charges de trafic public.

c) Financement

La disposition nouvelle consacre l'autonomie financière des transports, la couverture des dépenses de la Confédération (y compris la péréquation des charges cantonales) par deux fonds dont les ressources sont précisées.

Réorganisation de l'administration fédérale

Pour assurer une politique cohérente des transports, la Commission propose de réunir au Département des transports, de l'énergie et des communications tous les services dont l'activité est en relation directe avec la politique suisse des transports.

VIII. Appréciation

Comme tous les membres de la Commission, j'ai finalement accepté les conclusions. Elle tiennent compte, dans une mesure acceptable, des arguments des transports publics. Un meilleur compromis paraît difficile actuellement.

Même si certains points ne nous satisfont pas tout à fait, il faut peser l'ensemble et considérer les limites acceptables pour d'autres aussi. Si le progrès paraît important, au total, doit-on risquer de le faire échouer, en se cramponnant à des propositions qui n'ont actuellement aucune chance?

Les nouvelles compétences données à la Confédération en matière de transport,

la recherche d'une nouvelle répartition des compétences entre Confédération et cantons,

la concentration des tâches fédérales de transport en un seul et même département,

l'harmonisation de la planification de la construction, de l'entretien et du financement des infrastructures de tous les modes de transport,

le rapprochement des conditions de concurrence,

la nouvelle réglementation des charges de service publiée,

le renforcement des mesures destinées à protéger l'environnement et le territoire,
la possibilité de déroger dans des cas limites à la libre concurrence si l'intérêt du pays l'exige,
la création de deux fonds communiquants pour le financement de la plupart des tâches de transport de la Confédération (aide aux cantons comprise),
la perception d'une surtaxe raisonnable à l'impôt de consommation pour les transports publics,
tout cela mérite en général notre appui; sans oublier d'ailleurs la construction de nouvelles transversales ferroviaires à grande vitesse, les raccordements aux aérodrômes, le doublement du BLS, etc. Les augmentations de qualité et de capacité sont un des meilleurs moyens de défendre les transports publics.
Le supplément à *l'impôt de consommation* en faveur des transports publics se heurtera peut-être à des objections. Il n'y a guère de meilleure solution, à moins de se désintéresser des transports publics à un moment où le ravitaillement en carburants pourrait se trouver menacé et où d'autres menaces planent sur nous. Les automobilistes conscients savent bien d'ailleurs – que si cette solution était repoussée, d'autres idées moins favorables pour eux – pourraient renaître, à l'occasion d'une crise des carburants. Les cantons n'auront garde d'oublier que le fonds des transports publics, ainsi alimenté, est largement destiné à les aider à financer leurs tâches.

Réponse à quelques critiques

Certains regrettent que la Commission ne propose pas une promotion plus nette des transports publics pour mieux atteindre certains objectifs (économie des ressources, réduction des nuisances, etc.). Bien des recommandations de la Commission tendent déjà à améliorer la situation des transports publics.

Nous n'insisterons pas trop sur celles, pourtant importantes, qui proposent de les traiter au moins aussi bien que les transports privés (infrastructure, égalisation des conditions de concurrence, indemnisation intégrale des charges non supportables commercialement, etc.).

D'autres mesures permettent de soutenir le trafic public:

- a) mode de financement futur du fonds pour les transports publics,
- b) possibilité de déroger à la liberté du commerce et de l'industrie pour le trafic des marchandises à longues distances si l'intérêt du pays l'exige, à défaut d'autres mesures opérantes.

Certains adeptes des transports publics souhaiteraient qu'on aille encore plus loin (par imposition ou subventionnement ou interdiction). De telles mesures ont-elles des chances d'être acceptées

par une majorité, même s'il était certain que leurs avantages fussent proportionnés aux sacrifices demandés?

Un autre reproche vise les *hypothèses d'évolution des prix des carburants* retenus par la Commission. Ces hypothèses ont été faites sous toutes réserves. Rien n'empêche d'en faire encore d'autres et de corriger éventuellement certains résultats. D'ailleurs, l'évolution des prix à l'importation ne dépend pas de nous. Dans la mesure où les prix à la consommation dépendent aussi de l'imposition, au-delà de la couverture des coûts, on retombe dans le problème que nous venons d'évoquer.

On peut se demander en revanche *quel compte routier* doit être déterminant pour le calcul du degré d'équilibre financier (compte capital pur ou compte capital de politique financière).

La différence tient essentiellement à la part des droits de douane sur les carburants créditée au compte routier (plus de 90 % dans un cas, 60 % dans l'autre, conformément à la Constitution. (Différence environ 350 millions.) La part des droits de douane sur les carburants revenant constitutionnellement au fonds des transports privés devrait semble-t-il être aussi déterminante pour le calcul du degré de couverture des coûts. Le solde est destiné à couvrir d'autres besoins de l'Etat.

IX. Conclusions

La conception proposée est un compromis acceptable, sous réserve de quelques retouches (compte routier déterminant, détails de la nouvelle hiérarchie des transports ou de l'harmonisation des conditions de concurrence). Il paraît difficile de faire accepter des changements modifiant considérablement l'équilibre proposé.

Plutôt que d'échafauder des vœux utopiques, mieux vaut se concentrer sur les objectifs suivants:

1. S'opposer fermement à toute altération importante des propositions de la Commission au détriment des transports publics; combattre tout projet trop édulcoré en lui opposant, au besoin, une alternative inspirée des travaux de la Commission.
2. Eviter de déséquilibrer le projet par des propositions qui menaçaient ses chances d'acceptation.
3. Faire des propositions pratiques permettant de gagner du temps, notamment par l'adoption de mesures transitoires pouvant être prises sur la base du droit constitutionnel actuel et dans la ligne de la conception globale: revision du mandat des CFF, etc., meilleure indemnisation des charges de service public qui ne peuvent pas être supprimées à court terme; meilleur soutien du ferroutage; augmentation du capital de dotation; éventuellement autres mesures réalisables d'harmonisation.

Le sort qui sera fait à la conception globale des transports dépend certes de la force des partis et de celle des syndicats, mais aussi de leur aptitude à collaborer objectivement avec d'autres milieux progressistes.

Par sa nature, la Suisse est vouée aux transports. Sa création et son maintien s'expliquent, en partie, par eux. Puisse-t-elle, grâce aux travaux de la Commission, avancer courageusement et sans trop tarder, sur la voie de la saine complémentarité des moyens de transport, montrant ainsi l'exemple que beaucoup attendent d'elle.