Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **104 (1978)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Editorial

La conception globale des transports: les grandes espérances

Le 11 mai dernier, la commission de la conception globale suisse des transports (CGST) a présenté à la presse son rapport final mettant un terme à plus de six ans de travaux. Soucieux d'éclairer tous les aspects de ce rapport et de répondre à toute question, les commissaires ont en outre convié la presse à une nouvelle séance d'information le 19 mai et se sont mis à la disposition des journalistes pour de plus amples entretiens. Le président, M. Aloïs Hürlimann, a enfin annoncé que la presse serait invitée périodiquement à faire le point sur la procédure devant conduire à l'application de la conception proposée par la CGST.

Pourquoi cette volonté d'information exhaustive? Quelle est l'importance du projet que l'on souhaite voir exposer au public avec un tel luxe de détails? Pourquoi M. Hürlimann et ses collaborateurs s'engagent-ils avec autant de conviction?

Un premier examen de la nouvelle conception semble nous fournir la réponse à ces questions: si l'on réussit à conserver tout au long de la procédure de consultation et de décisions les éléments essentiels élaborés par la CGST, il s'agira alors probablement du document le plus important de notre génération en ce qui concerne l'avenir de notre pays. En effet, il permettra de mettre fin à un chaos qui a causé et continue de causer un gaspillage de ressources humaines, matérielles et naturelles. Pour la première fois sans doute, les différents moyens de transports ont été considérés non séparément sous l'angle de la concurrence, mais de façon globale — le fait qu'il se soit agi là du mandat n'était pas en soi une garantie de succès —, avec pour but, l'harmonisation des moyens entre eux.

Ce qui confère une valeur incontestable aux propositions de la CGST, c'est le fait qu'elles ont été adoptées à l'unanimité des membres sans aucune abstention. Connaissant les milieux auxquels appartenaient les commissaires et l'importance des intérêts économiques et sociaux qu'ils représentaient, on imagine que cette belle unanimité n'est pas le fait d'une soudaine conviction, mais le résultat de discussions acharnées et d'échanges de vues d'une très grande franchise. Notre scepticisme, croissant au vu de délais sans cesse repoussés pour la conclusion des travaux, s'est incliné à la fois devant cette unanimité et la sérénité avec laquelle il a été répondu aux questions les plus partisanes.

On pouvait en effet craindre à bon droit que la CGST devienne le forum des luttes entre le rail et la route, demandant tous deux que soit tranché le dilemme « libre choix absolu du moyen de transport — répartition imposée des transports ».

On ne résumera pas ici un document de 400 pages — d'autant moins que nous ne l'avons pas encore entre les mains. Etant donné son importance, nous aurons l'occasion de revenir sur ses aspects fondamentaux. Il est toutefois intéressant de relever quelques-unes des conclusions de la commission.

Chacun aura attendu de savoir dans quelle mesure la nouvelle conception allait cautionner ou désavouer les mesures proposées par la direction générale des CFF et l'Office fédéral des transports à l'encontre des lignes de chemin de fer régionales. Plutôt que de trancher de cas en cas, en proposant un réseau épuré, la CGST a posé le problème de façon fondamentale. Elle relève que l'existence de ces lignes est aujourd'hui régie par un fouillis inextricable de subventionnement, de compensations, de péréquations ou autres: il existe jusqu'à 70 sortes différentes de soutien apporté par la Confédération! La CGST souhaite voir s'établir la plus grande transparence économique dans ce domaine, comme dans toutes les branches de transport. En conséquence, elle pose par exemple pour principe que toute prestation non rentable pour le chemin de fer doit être payée par ceux qui la demandent. Pratiquement, cela revient à chiffrer dans un premier temps les coûts de ces prestations, pour un objet déterminé, puis à élaborer avec le canton concerné le mode de financement et la clé de répartition, sur la base d'une analyse détaillée. Comme la CGST en arrive-t-elle à cette procédure et en quoi diffère-t-elle de celle appliquée actuellement?

Elle implique que la Confédération assume la responsabilité, avec les compétences qu'elle comporte, de toutes les voies de communication d'importance nationale, alors que les régions, par le truchement des cantons, les exercent pour les voies d'importance régionale (comme c'est le cas actuellement pour les seules routes). On constate donc que dans le domaine ferroviaire les régions se voient attribuées des compétences accrues. C'est là un des éléments nouveaux, l'autre étant que l'aide de la Confédération ne serait accordée que par un seul canal direct, allant non pas à un système — par exemple un réseau ferroviaire — mais à la ligne, voire la prestation concernée. Cette analyse commune de la part de la Confédération et du canton concerné soulève la question de savoir par qui la première serait représentée, si l'on veut éviter que les régions se brisent comme aujourd'hui sur un Office fédéral des transports absolument fermé à leurs préoccupations.

Cela nous conduit à un postulat important de la CGST: réunir en un seul département fédéral toutes les compétences de l'administration fédérale en matière d'exécution, de gestion et de surveillance des transports au niveau national. Cela signifie que les problèmes ne sont plus envisagés sous un aspect sectoriel mais global, selon les principes élaborés par la CGST; un état-major, subordonné directement au chef du département, doit assurer la planification et la coordination des transports, sur la base de l'évaluation continue de tous les paramètres, instaurés par la CGST. Cette dernière fait preuve d'un réalisme réjouissant en ce qui concerne une administration fédérale dotée d'aussi larges compétences, puisqu'elle propose l'institution d'une commission consultative permanente d'environ 15 membres, représentant les milieux de l'économie, des usagers des transports, de la science ainsi que des différentes parties du pays. Cette commission devrait en quelque sorte veiller à ce que les problèmes soient à l'avenir également considérés avec la hauteur de vue dont a su faire preuve la CGST et que les décisions soient prises non seulement en fonction de critères purement techniques ou administratifs, mais de leur importance politique (quel désaveu pour l'Office fédéral des transports!).

Un autre élément capital de la nouvelle conception réside dans l'établissement de conditions permettant une évaluation objective des modes de transports à harmoniser. C'est ainsi que les chemins de fer seraient déliés de leur tâche — donc de leurs charges — de planifier, de construire et d'entretenir l'infrastructure qu'ils utilisent. Comme les transports routiers, ils auraient à leur disposition, moyennant redevance, le réseau ferré appartenant à la Confédération, *à laquelle reviendrait la planification et la coordination de l'ensemble du réseau des transports ferroviaires, routiers, fluviaux et aériens, les deux premiers étant bien sûr les plus importants. Les moyens destinés à financer les investissements et l'entretien doivent être en principe apportés par les usagers, par le biais d'un fonds des transports publics et d'un fonds des transports privés.*

Ces quelques exemples montrent que la CGST a su innover, sans se départir d'un indispensable réalisme. L'instrument qu'elle a su élaborer nous semble propre à assurer la coordination harmonieuse du rail et de la route, notamment en tenant compte de tous les éléments techniques, économiques, sociaux, régionaux et écologiques. Nous ferons une réserve en ce qui concerne l'énergie; la CGST ne pouvait toutefois faire autrement que d'harmoniser ses conclusions dans ce domaine avec les vues de la commission pour une conception globale de l'énergie. Il est vrai que c'est là que l'on se heurte aux plus grandes incertitudes lorsqu'il s'agit d'établir des prévisions.

Il faut donc souhaiter que la nouvelle conception globale des transports soit acceptée et soutenue le plus largement possible, sans que soit dénaturé son caractère fondamental. En outre, il convient de s'abstenir avant son application — prévue pour 1981 environ — de toute décision propre à lui porter préjudice.

JEAN-PIERRE WEIBEL