Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: 36 (1990)

Heft: (20)

Artikel: Aspects de la politique des transports entre la Suisse et la CE

Autor: Mühlemann, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-848247

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: 15.07.2025

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

larges permettent en plus de réduire les temps d'arrêts et de trajets. Grâce aux voitures à deux niveaux, le coût de revient d'une place assise a pu être baissé de 20% par rapport à un wagon IC: aux heures de pointe, trois trains sont acrochés les uns aux autres et offrent ainsi 1200 places assises. Un système de fermeture des portières très sophistiquée permet de faire circuler ces trains sans personnel d'accompagnement. Un conducteur de locomotive en tête de train suffit. Contrairement à d'autres réseaux express régionaux, les trains du RER zurichois ne disposent pas de leur propre réseau (à l'exception de la nouvelle ligne centrale d'une longueur de 11 km). Sur 369 kilomètres, les trains Eurocity, Intercity, RER, trains de marchandises et de service circulent sur les mêmes voies. Ce trafic mixte est certes très rentable grâce à l'utilisation optimale du réseau, mais son exploitation n'est pas facile à gérer. C'est la raison pour laquelle les CFF ont construit une centrale de gestion assistée électroniquement qui liste non seulement la situation actuelle, mais qui «anticipe» et facilite les dispositions.

En principe, la Confédération garantit et finance pour chaque station CFF une liaison de train par heure dans chaque direction. Dans le cas du RER de Zurich en revanche, le canton a souhaité un horaire plus étoffé en prenant à sa charge les coûts supplémentaires y afférents. Comme il s'agit à Zurich d'un véritable essai-pilote, on a convenu dans le contrat de collaboration CFF/canton d'une période d'exploitation d'une durée de trois ans à charge des CFF. Après cette période, le déficit d'exploitation sera entièrement mis à charge de la caisse du canton. En effet, le canton ne donne pas priorité au succès financier de l'opération mais souhaite principalement encourager les transports en commun et réduire le trafic individuel.

C'est dans cet esprit que le Canton de Zurich a fondé avec l'accord de ses citoyens la «Communauté de trafic». Cette dernière est compétente pour fixer les tarifs de toutes les 35 entreprises de transport du canton et est également chargée d'assurer la coordination des offres (horaires/qualité des véhicules mis en service/lignes).

Les futurs clients du RER pourront donc se contenter d'acheter un billet à l'arrêt le plus proche et circuler librement dans les zones et pendant le temps choisi en utilisant tous les moyens de transports publics disponibles. Toutes les recettes en provenance des transports cantonaux alimenteront la caisse de la Communauté de trafic qui devra ensuite payer les comptes d'exploitation des différents services.

Le système des billets simplifiés ou des abonnements a d'ailleurs déjà fait ses preuves en ville de Zurich: aujourd'hui déjà, le nombre des citoyens qui ont en poche un abonnement mensuel ou annuel est supérieur à ceux qui tiennent en main une clé de voiture.

Si de nos jours, plus de 200 000 personnes entrent et sortent de cette gare, leur nombre sera dans dix ans de plus de 350 000 voyageurs et visiteurs et le nombre des trains de plus de 2000. En collaboration avec une entreprise privée, une gare supplémentaire sera dressée sur la partie ouest du faisceau de voies. Vers la fin des années quatre-vingt-dix, ce complexe abritera 3000 emplois de bureaux, des écoles, des hôtels et des locaux de culture ainsi que 430 appartements.

Walter Finkbohner
Secrétaire de direction CFF, arrondissement III, Zurich

Aspects de la politique des transports entre la Suisse et la CE

Les problèmes de transports qui se poseront en Suisse après l'aménagement de l'Espace économique européen (EEE) doivent rapidement trouver une solution. Seul un développement systématique de l'offre des transports publics peut contribuer à canaliser l'augmentation du volume des transports à laquelle il faut s'attendre.

Au cours des 25 années passées, le trafic en Europe a augmenté de façon spectaculaire. Entre 1965 et le milieu des années quatre-vingt-dix, le trafic-voyageurs est passé de quelques 1500 à 3100 personnes-kilomètres par année, soit une augmentation annuelle moyenne de près de 4%. Dans la même période, le trafic-marchandises est passé de quelque 700 à près de 1200 tonnes-kilomètres par année, soit une augmentation annuelle de près de 3%!.

Dans l'optique de notre pays, c'est avant tout *le trafic transitant par les Alpes* qui pose problème. Depuis 1965, le trafic transitant par les Alpes est passé de moins de 20 millions de tonnes à près de 65 millions de tonnes, alors que les chemins de fer n'ont pu augmenter leur tonnage que de façon insignifiante; la presque totalité de cette augmentation du trafic depuis 1965 a donc concerné les transports par la route.

Augmentation du coût social des transports

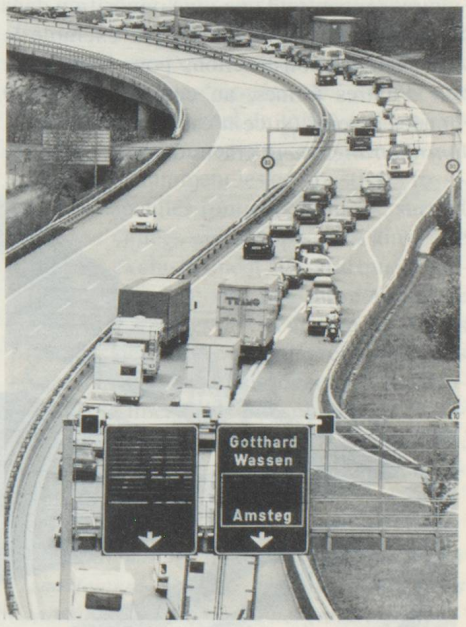
Il devient de plus en plus manifeste que le trafic en général et le trafic routier en particulier occasionnent des coûts à la société sans les prendre eux-mêmes en charge. Prenons l'exemple du trafic routier. Les coûts globaux du trafic routier peuvent être décomposés de la manière suivante:

Coûts d'exploitation des véhicules pris en charge par les détenteurs ou exploitants. Frais occasionnés par les routes et les places de parc mises à disposition par le secteur public. Frais dits externes, par exemple dégâts provoqués par les émissions de bruit et de gaz d'échappement.

Aujourd'hui déjà, nous devons considérer que ces coûts externes sont très élevés. On peut soupçonner à juste titre que l'offre de transport est dans l'ensemble proposée à un prix trop avantageux.

Cela conduit parfois à des situations grotesques: il arrive que des pommes de terre en provenance d'Allemagne soient transportées en Italie pour y être lavées et qu'elles soient ensuite retournées en Allemagne pour leur traitement ultérieur! On pourrait citer des exemples semblables pour le trafic-voyageurs.

Il ne faut pas non plus se cacher le fait que les transports publics sont eux aussi pro-



Pendant les principales périodes de voyage, nos autoroutes sont souvent surchargées. (Photo: Keystone)

posés à un prix trop faible; la Confédération, les cantons et les communes donnent leur soutien à des entreprises des transports publics de l'ordre de près de 2 milliards de francs par an, soit sous forme d'indemnités pour prestations en faveur de la collectivité, soit sous forme de couvertures de déficit.
Résultat: nous vivons de nos jours dans une société dont la mobilité est très élevée, mais trop bon marché.
Comme nous l'avons signalé plus haut, le trafic s'est accru au cours des dernières années de près de 3 à 4% par an. Au cours des dernières décennies, les infrastructures ont été développées, notamment le réseau autoroutier européen. On constate cependant ces derniers temps une accélération de la croissance. Au cours des deux années passées, le trafic-marchandises par la route a augmenté en Europe de près de 12% et le trafic-voyageurs par la route de près de 5%. Nous arrivons donc à plus ou moins brève échéance à un seuil qu'il ne faudra pas dépasser.
Il devient de plus en plus difficile de réaliser de nouveaux systèmes de transports, car la densité croissante de la population, la rarification du sol et les exigences de la compatibilité avec l'environnement nous fixent des limites draconiennes. Cela est d'une part le cas pour les routes où se produisent de nos jours déjà sur le plan européen de nombreux encombrements fastidieux. Mais c'est également le cas des chemins de fer qui sont en soi respectueux de l'environnement. En Suisse, mais également dans les autres pays, les nouveaux aménagements de lignes ferroviaires rencontrent une vive opposition dans la population, comme c'est par exemple le cas pour les constructions pour Rail 2000. En d'autres termes, au cours des 5 à 10 années à venir (si ce n'est avant), *des goulets d'étranglement* graves dans les capacités d'infrastructures des routes notamment sont programmés à l'avance. Même si les investissements correspondants devaient être augmentés massivement au cours des années prochaines, les nouvelles capacités ne pourraient pas être mises à disposition en temps utile.
C'est sur cette toile de fond que la Communauté européenne doit établir leur politique des transports en vue de la réalisation du marché intérieur 1992. Pour l'instant, la politique de la CE se concentre principalement sur le trafic-marchandises. Ses deux objectifs principaux sont la libéralisation et l'harmonisation.
Cette libéralisation englobe pour l'essentiel les aspects suivants: Pour le trafic-marchandises par la route, abolition des contrôles douaniers (nouveaux gains de temps pour la route); suppression de l'interdiction de cabotage, c.à.d. de l'interdiction faite à un véhicule d'une certaine nationalité d'effectuer des transports au départ et à destination d'un pays tiers (un véhicule allemand n'est par exemple actuellement pas autorisé à transporter des marchandises de Milan à Marseille); suppression de l'interdiction d'effectuer des transports contre rémunération dans le cadre des transports pour compte propre.
Ces deux mesures devraient permettre de réduire le nombre élevé des courses à vide et de mieux exploiter les capacités disponibles.
Dans le trafic ferroviaire au sein de la CE, une nouvelle réglementation vraiment révolutionnaire est à l'étude. Elle peut être définie par «liberté du conducteur du fret»: cela permettrait à toute compagnie ferroviaire d'effectuer des transports sur l'ensemble des réseaux européens, la compagnie ferroviaire nationale n'étant compétente que pour la traction et le réseau. Elle pourra percevoir à cet effet un émolument.

Le trafic des poids lourds dans le collimateur des critiques: le déplacement du transport des marchandises sur le rail est revendiqué pour le trafic de transit. (Photo: Keystone)

Une autre libéralisation touchera le trafic aérien.
Dans le cadre de la réalisation du marché intérieur et de la politique des transports axée principalement sur le trafic routier, *la Commission CE* a été mandatée par le Conseil des Ministres de formuler *différentes exigences* à l'égard de la Suisse. La revendication principale adressée à la Suisse est de prendre à sa charge la part du trafic-marchandises par la route qui lui revient naturellement. En effet, ce dernier est aujourd'hui en majorité obligé de contourner notre pays par l'Autriche ou la France. Les revendications concrètes sont les suivantes:
La CE souhaite que la Suisse adopte les réglementations unitaires, relatives au poids et aux dimensions des camions et tracteurs-semi-remorques (comme l'a fait l'Autriche); cela signifie que la Suisse doit introduire sur son territoire le seuil maximal général de 40 (resp. 44 tonnes). A titre de solution minimale, la CE exige que la Suisse aménage un couloir routier, destiné aux véhicules d'un poids de 40 tonnes au maximum en provenance de la CE.
Pour augmenter les capacités, la CE souhaite que la Suisse supprime l'interdiction de rouler de nuit et le dimanche faite aux véhicules de transport de marchandises.
Les entraves administratives aux frontières doivent être réduites également en Suisse; le trafic doit pouvoir circuler sans restrictions pour gagner un maximum de temps.
Il faut notamment abolir toutes les redevances spéciales.
Ces revendications posent de graves problèmes à notre pays.

La solution suisse aux problèmes de transport

En début 1989, le Conseil fédéral a fait longuement le point de la politique des transports à suivre. Cette discussion était devenue nécessaire, car le Souverain et les cantons avaient rejeté le 12 juin 1988 le projet constitutionnel sur une politique coordonnée des transports. Le Conseil fédéral a adopté les objectifs suivants:
Le système suisse des transports doit satisfaire aux besoins essentiels en matière de transports pour contribuer de façon optimale à la qualité de vie et à la croissance qualitative, sans augmenter artificiellement la mobilité.
Cela signifie avant tout que la croissance du trafic doit connaître certaines limites; que le développement des moyens de transport doit être effectué de manière coordonnée, que les répercussions négatives du trafic doivent être réduites, que le trafic international, notamment le trafic de transit, doit être mené à

bien de manière rentable, tout en préservant de manière optimale l'environnement avec une économie d'énergie et d'espace maximale, que l'autonomie financière du trafic doit être améliorée et que le subventionnement direct et indirect du trafic doit être réduit.

Le concept préconisé par le Conseil fédéral pour le trafic international

La Suisse ne peut pas accepter de renoncer à la limitation du poids des camions ou d'aménager tout au moins un couloir pour le transit des poids lourds de 40 tonnes, comme le souhaiterait la CE, car ces revendications sont contraires aux objectifs de notre politique des transports.

Pour des raisons de protection de l'environnement et pour assurer une qualité de vie acceptable, il y a également lieu de maintenir l'interdiction faite aux poids lourds de rouler de nuit et le dimanche.

En revanche, la Suisse est une partie de l'Europe et un pays de transit classique. Elle ne saurait purement et simplement faire l'oreille sourde aux vœux formulés par l'Europe, mais doit se montrer solidaire avec les pays de la CE. Elle est appelée à proposer des solutions et des alternatives viables. La Suisse est bien décidée de le faire.

C'est pourquoi elle a proposé des solutions de rechange aux problèmes de transports. Par trois décisions, le Conseil fédéral a opté pour une modernisation des chemins de fer et pour un trafic-marchandises combiné rail/route à travers les Alpes suisses. Pour ce «train de mesures touchant la politique de transit», le Conseil fédéral se base sur des consultations étendues, effectuées à l'intérieur de notre pays et à l'étranger. Ce concept constitue par ailleurs la suite logique du projet Rail 2000 adopté par le peuple suisse en 1987 par lequel le réseau ferroviaire doit être développé et modernisé à l'intention du trafic intérieur suisse et rendre les chemins de fer plus attrayants grâce à un aménagement des horaires plus judicieux. Ce train de mesures consiste en des solutions à long terme et des solutions de transition.

Les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes

Une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) composée d'un axe principal au Gothard et d'un court tunnel de base au Lötschberg est appelée à satisfaire les besoins du trafic-voyageurs et marchandises futur par la Suisse.

Cela permettrait d'une part de ramener les temps des trajets pour le trafic-voyageurs entre Bâle et Milan de plus de 5 heures actuellement à un peu plus de 3 heures. De l'autre, cela permettrait de créer la capacité nécessaire pour accueillir 620 trains de marchandises au lieu de 420 actuellement. Ce concept revaloriserait par ailleurs beaucoup les axes Berne–Lötschberg–Simplon–Italie ainsi que France–Genève–Simplon–Italie.

Pour le transit des marchandises, on souhaite avant tout développer le trafic combiné.

Ces nouveaux tunnels de base avec une capacité nettement plus grande ne seront pas disponibles avant 2005, voire 2010. Il faut donc trouver des solutions qui permettent de satisfaire déjà à court terme aux besoins de transport des pays de la CE.

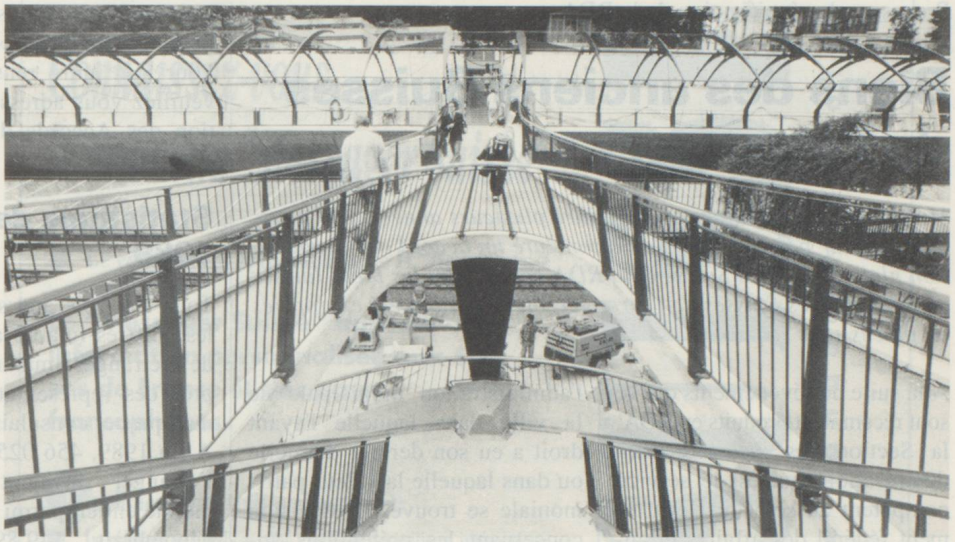
Le Conseil fédéral a donné son aval à un programme d'investissements de quelque 1,4 milliards de francs afin de presque tripler d'ici à l'an 1994 les capacités de transport dans le trafic combiné. Ce dernier verra le nombre de ses envois passer de près de 160 000 actuellement à 465 000 par année. Cela doit se faire de la manière suivante:

Au Gothard, les capacités destinées au ferroutage non-accompagné et au trafic combiné accompagné (hauteur angulaire jusqu'à 3,80 mètres) doivent être augmentées à près de 360 000 envois par an. Le Conseil fédéral a d'ores et déjà commandé les travaux correspondants. Ils englobent avant tout des investissements dans des installations fixes sur le trajet Bâle–Gothard–Chiasso et serviront par conséquent plus tard à la NLFA. De plus, 90 locomotives à quatre essieux ainsi que 840 nouveaux wagons de chargement pour les trains de ferroutage seront acquis.

Au Lötschberg, la Suisse souhaite mettre à la disposition des véhicules d'une hauteur angulaire de 4 mètres au maximum une «chaussée roulante» destinée au trafic combiné accompagné, en attendant que la NLFA soit mise en service. En construisant une voie médiane entre les voies existantes, l'espace libre peut être mieux exploité. Une offre correspondante permettrait d'acheminer ainsi 105 000 envois par année. Ce développement provisoire du Lötschberg ne sera décidé que lorsque les négociations avec la CE concernant la question du transit auront été couronnées de succès. De plus, les pays voisins doivent accepter de construire les terminaux nécessaires au chargement.

Le concept de trafic combiné rail/route préconisé par le Conseil fédéral pour le trafic de transit correspond en grande partie aux objectifs susmentionnés. Il permet le déroulement rationnel du trafic, tout en préservant l'environnement, en économisant l'énergie, notamment les combustibles fossiles. Les capacités routières limitées, surtout dans nos vallées alpines, peuvent ainsi être réservées exclusivement au trafic qui ne saurait être remplacé par une autre forme de transport. Les voies de circulation nationales pourront de plus être intégrées dans les réseaux de circulation européens et les principes de la liberté des transports et de l'économie de marché pourront être sauvegardés, même si les conditions-cadre se seront quelque peu modifiées.

F. Mühlemann, Secrétaire général du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, Berne; H.U. Berger, Vice-directeur du Service d'études des transports au Secrétariat général du DFTCE, Berne.



La Confédération, les cantons et les communes contribuent aux transports publics pour env. 2 milliards de francs par an. Notre illustration: C'est l'ingénieur-architecte Santiago Calatrava qui a signé la gare S de Zurich Stadelhofen. (Photo: Keystone)