

Politique des transports

La mobilité a fait d'énormes progrès dans la seconde moitié du siècle écoulé. Une économie moderne doit pouvoir satisfaire au mieux ses besoins sans cesse croissants en matière de transports ; la qualité des transports constitue d'ailleurs pour elle un atout comparatif de taille. Au cours de ces dernières décennies, notre pays a dû consacrer d'importants investissements aux chemins de fer, à la route et aux transports aériens. Si l'actuelle infrastructure de la Suisse en matière de transports est bonne, elle atteint néanmoins des limites de capacité en divers points. Il est donc urgent de l'adapter aux nécessités actuelles, afin de conserver toute sa force à la place économique suisse. Pour des raisons financières, il faut examiner chaque projet très rigoureusement sous l'angle de son bien-fondé et de son efficacité et étudier sérieusement des modèles de financement privés, susceptibles de couvrir les besoins avérés tout en ménageant un budget fédéral très mal en point.

Infrastructures des transports : un avantage comparatif pour la place économique suisse

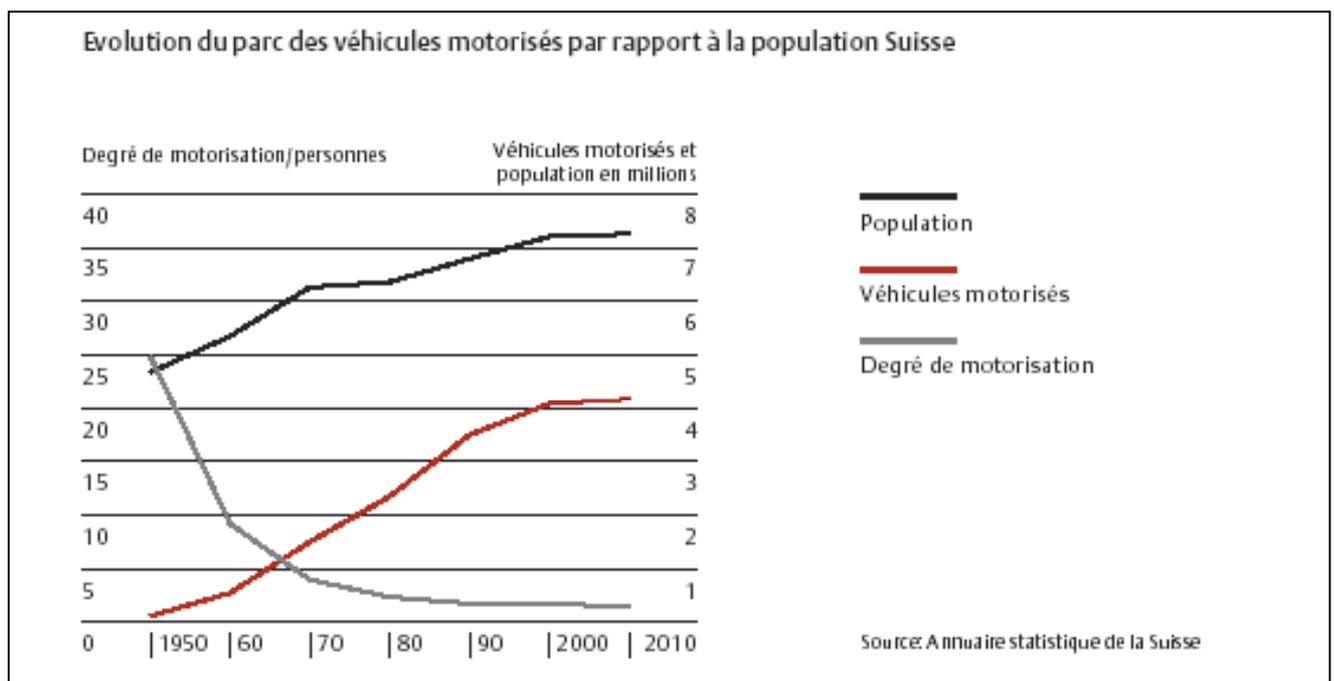
La mobilité, un signe des temps

Au cours de ces dernières décennies, la mobilité a fait des progrès spectaculaires. Divers facteurs expliquent l'augmentation du nombre de voyageurs observée durant cette période. Citons principalement la décentralisation de l'habitat et l'allongement de la distance moyenne des trajets du domicile au lieu de travail, l'accroissement de la durée des loisirs ainsi que la sensible progression du niveau de vie, qui, d'une part, a permis à de larges couches de la population de s'acheter une voiture et, d'autre part, a donné un puissant élan au tourisme international. Dans le secteur du transport de marchandises, la croissance est due surtout au développement de la production et aux progrès de la division du travail qui ont accru les besoins, en particulier sur le plan international.

On peut certes déplorer cette augmentation massive du trafic, notamment à cause de ses conséquences pour l'environnement. Elle n'en est pas moins aujourd'hui une donnée de fait indissociable de toute économie moderne.

La rapide progression des besoins de transport a bien sûr considérablement accru les exigences en matière d'infrastructures. Toutes ces dernières décennies, l'importance des investissements consacrés par la Suisse aux principaux modes de transport que constituent pour elle la route, le rail et l'air a donc augmenté en conséquence.

De plus, dans la seconde moitié du siècle écoulé, un nouveau moyen de transport a fait son entrée en Suisse : les conduites de gaz naturel et de pétrole installées sur le sol helvétique par des consortiums étrangers. Elles ont permis à notre pays de se raccorder à des sources supplémentaires d'énergie, ce qui améliore encore la sécurité de l'approvisionnement tout en assurant un transport de ces matières plus respectueux de l'environnement.



Une infrastructure de transport performante demeure indispensable

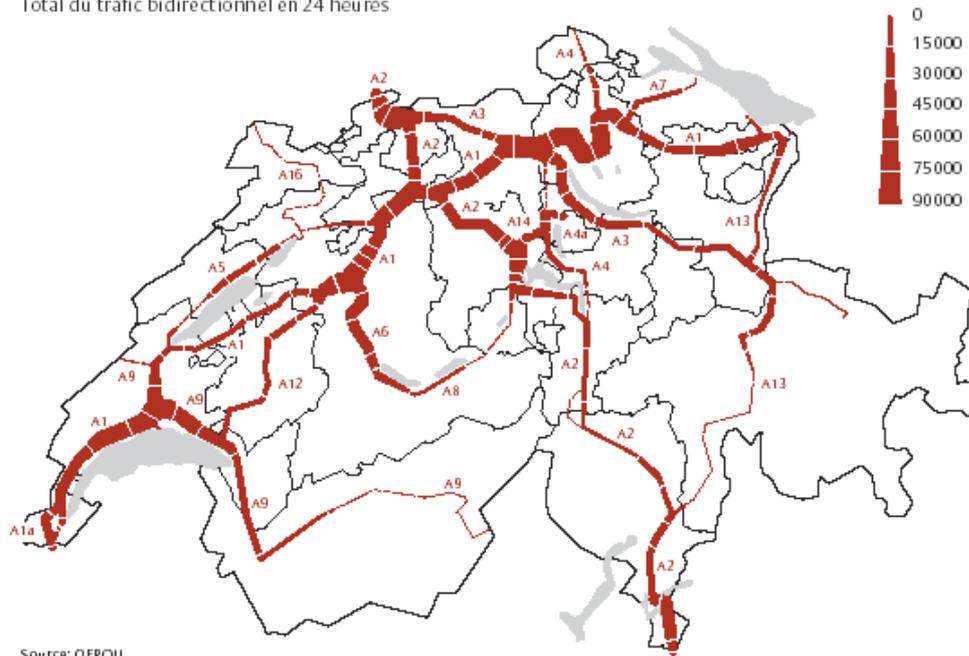
Depuis toujours, les voies de transport ont joué un rôle majeur pour la Suisse du point de vue économique aussi bien que politique. Il y a des siècles que sa situation géographique au cœur de l'Europe confère à notre pays une fonction de plaque tournante. C'est plus que jamais le cas aujourd'hui. La création de l'UE, dont les membres environnent aujourd'hui la Suisse, a donné encore plus d'importance à nos axes de transit, tant il est vrai que le marché unique de l'UE a besoin d'axes nord-sud efficaces. On l'a vu très clairement lors des négociations entre la Suisse et l'UE (Bilatérales I) où l'UE a mis au premier plan le dossier des transports terrestres. L'UE posait en préalable à l'acceptation des six autres dossiers le règlement de la question du transit. Le trafic de transit revêt donc une importance économique nationale et internationale ; raison pour laquelle le débat sur la politique suisse des transports tourne en grande partie autour de la question du transit et de l'extension des axes de transit. Leur importance est incontestée, parce qu'ils assurent en même temps le raccordement de la Suisse aux Etats voisins et la liaison du Tessin et du Valais avec le nord des Alpes. Malgré cela, il ne faut pas perdre de vue que le trafic est beaucoup plus important sur divers tronçons du Plateau, notamment dans les agglomérations, que sur les axes de transit. Une économie moderne ne se conçoit pas sans une infrastructure de transport performante. Si la Suisse entend conserver ses atouts comparatifs et sa prospérité, elle doit prendre toutes les mesures nécessaires pour adapter cette infrastructure aux besoins actuels. Au cours des dernières décennies, la Suisse a fait de gros efforts pour moderniser ses réseaux de transports. Dans l'ensemble, elle dispose aujourd'hui d'une infrastructure bien développée, qui a indéniablement contribué à sa réussite économique. Dans différents domaines, cette infrastructure atteint toutefois ses limites. Certes, il serait économiquement déraisonnable de déterminer la capacité de tout le réseau en fonction des charges de pointe. Mais les tronçons qui souffrent régulièrement de ralentissements ou de bouchons doivent être assainis, afin de ne pas nuire au fonctionnement de l'ensemble. Aujourd'hui cependant, on observe une forte résistance à des travaux d'extension, à de nouveaux chantiers, non seulement à cause de la mauvaise situation financière de la Confédération, mais également pour des raisons politiques. De nombreux projets dont la nécessité est pleinement démontrée sont combattus avec l'argument selon lequel toute amélioration de la capacité du réseau ne fait qu'augmenter le trafic.

Il est incontestable que dans le domaine du trafic précisément, la plus grande attention doit être accordée aux aspects de la pollution. Mais on notera aussi que de grands progrès ont déjà été accomplis à ce titre (réduction des émissions nocives et du bruit, baisse de la consommation de carburant, etc.). En faveur de l'environnement, citons encore – et surtout – la politique de transfert pratiquée par la Suisse (transfert du trafic lourd de la route au rail), ainsi que ses campagnes de promotion en faveur des transports en commun. Ces efforts méritent d'être soutenus. D'un autre côté, il faut bien admettre qu'on ne saurait se passer de la voiture dans la vie d'aujourd'hui et qu'une politique qui vise à asphyxier systématiquement le trafic routier entraîne nécessairement des dommages économiques.

Les engorgements du réseau autoroutier n'affectent pas seulement les régions toutes proches, mais aussi le réseau tout entier. La nécessité d'assainir les tronçons à problème est incontestable, mais les travaux correspondants durent le plus souvent des années voire des décennies. Aujourd'hui surtout, la phase de planification et la procédure d'autorisation sont en Suisse excessivement longues. Ces lenteurs sont grandement favorisées par notre système juridique et ses nombreuses possibilités de recours, dont les écologistes fondamentalistes font un usage intensif. Non seulement elles retardent de façon absurde les projets dont la nécessité est manifeste, mais elles en augmentent énormément les coûts. Si la contestation visait à l'origine surtout les chantiers routiers, elle s'est étendue depuis aux projets ferroviaires, qui se heurtent aujourd'hui à une marée d'oppositions, sans parler des aéroports.

Pour des raisons à la fois économiques et environnementales, il convient d'étudier rigoureusement la nécessité et le dimensionnement de chaque projet de développement de l'infrastructure des transports. Les projets dont la justification est prouvée doivent être exécutés rapidement, car le maintien et l'adaptation de l'infrastructure aux besoins actuels sont des impératifs absolus pour la place industrielle suisse. Toutes les enquêtes le confirment : la qualité et la capacité d'un réseau de transport sont un critère tout à fait essentiel pour le choix d'un lieu d'implantation.

Recensement automatique du trafic routier 2002
Trafic quotidien moyen des véhicules à moteur 2002
Total du trafic bidirectionnel en 24 heures



L'infrastructure routière

En Suisse, les cantons sont souverains dans ce domaine. Ils sont responsables de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des routes. C'est seulement en 1958 que la Confédération a reçu la compétence de construire un réseau de routes nationales (œuvre commune de la Confédération et des cantons). Lorsqu'il sera achevé, le réseau national s'étendra sur 1858 km. Sur ce total, 89,9% étaient en exploitation en 2001, dont 80,1 km d'autoroutes à six voies, 1218,6 km d'autoroutes à quatre voies, 282,4 km de semi-autoroutes à deux voies et 87,9 km de routes à trafic routier mixte.

Le réseau de routes nationales est le plus important chantier de la Confédération et forme à proprement parler l'ossature des transports routiers suisses. Les dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation sont assumées conjointement par la Confédération et les cantons. La contribution de la Confédération diffère selon la capacité financière, la charge et l'intérêt du canton concerné. L'Etat central couvre en moyenne 88% des dépenses de construction et d'entretien et 67% des dépenses d'exploitation. La contribution fédérale est financée par 50% de la taxe sur les carburants, une surtaxe de 30 centimes par litre et par le produit de la vignette autoroutière. Les dépenses consa-

crées par la Confédération au réseau national totalisaient 50,6 milliards à la fin de 2001.

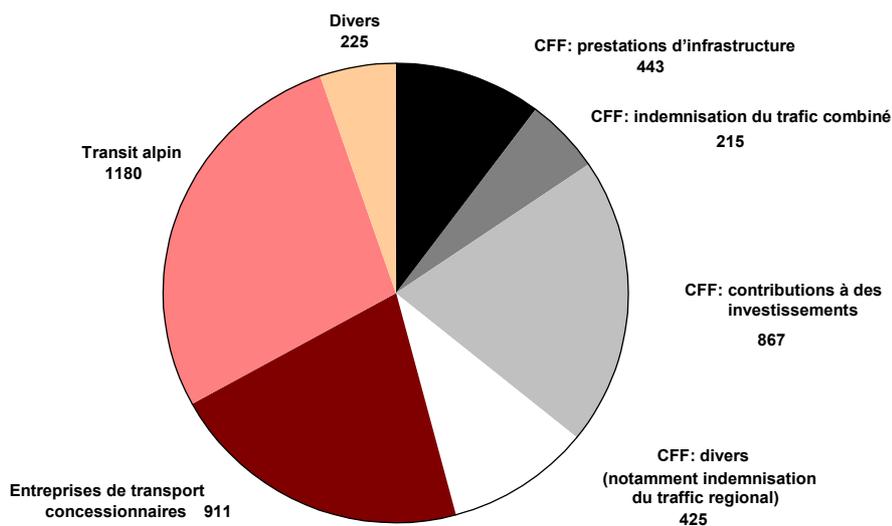
Le réseau suisse des routes nationales est le résultat d'une volonté remarquable de tous les acteurs impliqués, car pour le mettre en place, il a fallu surmonter de nombreux obstacles techniques et de planification ainsi que les difficultés politiques inhérentes à la structure fédéraliste de la Suisse et aux divergences d'intérêts entre les cantons. Ce réseau a incontestablement fait ses preuves. Depuis quelque temps néanmoins, on constate que ses capacités ont atteint leurs limites. Or les projets visant son extension ou son développement se heurtent à de multiples résistances ; le climat euphorique qui régnait au début de la construction de l'autoroute a fait place aujourd'hui à un large scepticisme. Devant ce constat, des milieux politiques émanant des associations d'automobilistes, de l'Union suisse des arts et métiers et de l'Union pétrolière ont déposé à la fin de 2000 l'initiative populaire baptisée « Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes ». Ce texte demande l'élimination sans délai des goulets d'étranglement qui affectent certains tronçons, notamment Genève–Lausanne, Berne–Zurich et Erstfeld–Airolo (deuxième rampe du Gothard y compris la rampe nord). Le Conseil fédéral juge les propositions des auteurs de

l'initiative trop peu nuancées et unilatérales. Aussi présente-t-il au Parlement un contre-projet qui vise essentiellement à éliminer les goulets d'étranglement dans les grandes agglomérations et ponctuellement sur l'axe est-ouest du réseau suisse des routes nationales. Le gouvernement rejette l'idée d'un deuxième tube au Gothard. La nouvelle péréquation financière entre la Confédération et les cantons constitue la base du financement de ces projets. Celle-ci prévoit la possibilité pour l'Etat central d'utiliser également, à partir de 2006, les ressources affectées de la taxe sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière pour des investissements ferroviaires et routiers dans les villes et les agglomérations.

Lors de la session de décembre 2002, le Conseil national, qui traitait en priorité ce dossier, a certes décidé de soutenir le contre-projet du Conseil fédéral, mais en reprenant dans le contre-projet l'exigence de l'initiative Avanti concernant la construction d'une deuxième galerie au Gothard et des liaisons plus efficaces sur les tronçons Genève-Lausanne et Berne-Zurich. Le Conseil national a également décidé contre la volonté du Conseil fédéral de créer un fonds d'infrastructure à partir des ressources affectées provenant des carburants. Le Conseil des Etats a emboîté le pas au Conseil national sur les points essentiels.

Le contre-projet du Conseil fédéral et la décision du Parlement montrent que les autorités ont fort heureusement reconnu la nécessité d'adapter le réseau des routes nationales aux besoins actuels. Saluons également leur intention de s'attaquer au problème du trafic en agglomération, où le manque de fluidité est le plus sérieux. De même, la nécessité de construire un deuxième tube au Gothard est incontestée. Le Conseil fédéral justifie son refus de cette galerie par l'existence de goulets beaucoup plus importants sur d'autres tronçons de routes nationales. A quoi l'on peut objecter que le temps perdu à cause des bouchons au Gothard a atteint aujourd'hui les limites du supportable et qu'il suffit d'une augmentation même modeste du trafic pour aggraver considérablement le problème. Mais le principal argument en faveur de la construction d'un deuxième tube est celui de la sécurité. Comme l'ont montré plusieurs accidents, en particulier celui du 24 octobre 2001 au Gothard, les collisions qui se produisent à l'intérieur des tunnels ont le plus souvent de très lourdes conséquences. Il est donc évident que la sécurité est bien meilleure sur des voies aux courants de trafic séparés. D'ailleurs, l'Office fédéral des transports tient compte de cette réalité pour les chemins de fer, puisque la construction de deux galeries séparées est prescrite pour les longs tunnels ferroviaires.

Dépenses de la Confédération consacrées aux transports publics, budget 2003 (en millions de francs, total: 4,3 milliards de francs)



Source: AFF

La création d'un fonds d'infrastructure, qui devrait être alimenté par les taxes affectées sur les carburants, par analogie avec le FTP du secteur des transports publics, est également contestée. Actuellement, le produit des taxes affectées et de la vignette autoroutière est versé à la caisse générale de la Confédération ; la Confédération définit chaque année dans son budget les dépenses consacrées à la construction des routes comme elle le fait pour chaque autre poste de dépenses. Mais étant donné que, depuis 1995, la Confédération a régulièrement encaissé davantage d'argent au titre des taxes affectées sur les carburants qu'elle n'en a dépensé pour les routes, elle a financé ses tâches générales avec des recettes affectées. Au total, elle a « détourné » de la sorte 3,7 milliards de francs. En approuvant l'idée d'un fonds d'infrastructure, les Chambres fédérales souhaitent mettre un terme à cette pratique, afin que les ressources affectées soient effectivement consacrées aux routes.

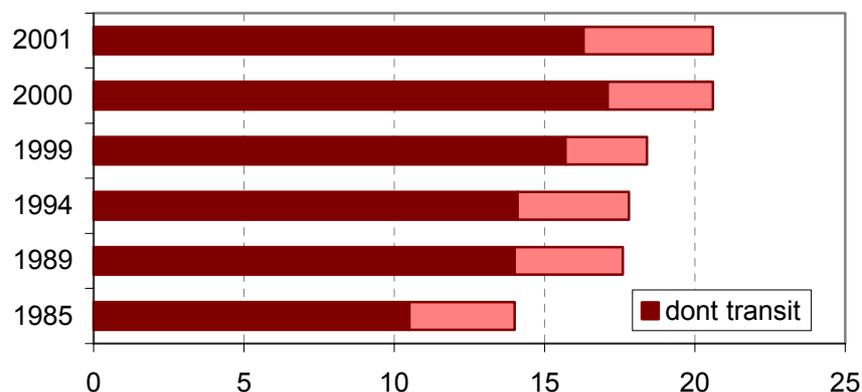
Les recettes affectées posent problème dans la mesure où elles restreignent la marge de manœuvre de la politique financière. D'un autre côté, il est peu satisfaisant et juridiquement incorrect de les utiliser pour des tâches qui ne leur sont pas expressément dévolues. Dès lors, le transfert du domaine des routes nationales dans le domaine de compétence exclusif de la Confédération, transfert prévu par la nouvelle péréquation financière entre la Confédération et les cantons, devrait offrir l'occasion d'étudier de nouveaux modèles de financement susceptibles de ménager la caisse fédérale – partant les contribuables et les usagers de la route – et de placer du même coup le financement des besoins avérés sur des bases solides. Cet examen doit aussi s'intéresser à des formules non conven-

tionnelles que la Suisse ne pratique pas encore, telles que les modèles PPP (Private-Public-Partnership) ou BOOT (Build-own-operate-transfer). Notons à ce propos que les péages routiers ne sauraient entrer en considération qu'en échange d'un allègement correspondant des autres redevances sur le trafic.

Transport aérien

Alors que la route et le rail souffrent un peu partout de saturation, le trafic aérien connaît au contraire un problème de surcapacité aigu. A la veille des élections cantonales et nationales, certains politiciens cherchent à exploiter cette situation pour incriminer une mauvaise planification. Mais cette accusation est sans fondement. Au contraire, la politique aéroportuaire suisse se caractérise depuis la fin de la deuxième guerre mondiale par une planification très prévoyante. Pendant la guerre même, c'est-à-dire en 1943 déjà, le Conseil fédéral avait présenté un rapport sur la future politique de la Confédération en matière d'aéroports. C'est ce document qui a servi de base à l'extension ultérieure de Genève-Cointrin, à l'Euro-Airport de Bâle et à la construction de Zurich-Kloten, dont l'exploitation put commencer dès 1948. Dès le début, la Suisse a ainsi mis une infrastructure performante à la disposition de l'aviation civile, qui connut un essor impressionnant dans les années d'après-guerre. Cette infrastructure fut aussi utilisée avec grand profit par Swissair et de nombreuses autres compagnies étrangères, ce qui permit à la Suisse de se tailler une place enviable dans le trafic aérien international. Ainsi l'aviation a non seulement créé de nombreux emplois dans les branches économiques concernées et les secteurs connexes ; elle a aussi doté notre pays d'un atout comparatif de taille.

Trafic marchandises à travers les Alpes en Suisse¹⁾
(en millions de tonnes nettes)



¹⁾ Trafic intérieur, importations et exportations

Bien que le trafic aérien soit très sensible aux événements politiques et conjoncturels, il a tout de même affiché au fil de toutes ces années des taux de croissance extraordinaires. Les aéroports ont donc dû déployer de très gros efforts pour s'adapter à l'augmentation des besoins. L'aéroport international de Genève, l'Euro-Airport et Kloten ont ainsi connu diverses phases d'expansion.

Cet heureux développement a subi un brutal coup d'arrêt en 2001, année qui a certainement été la plus sombre de l'histoire de l'aviation suisse. L'attaque terroriste du 11 septembre et le fléchissement conjoncturel qui s'en est suivi ont provoqué une baisse massive du trafic aérien. De plus, la Suisse a été touchée par l'écroulement de Swissair. Ces événements ont un effet particulièrement négatif sur l'aéroport de Zurich-Kloten, qui se trouve au milieu de sa 5^e étape, avec un volume de construction de 2,7 milliards de francs.

Comme si tout cela ne suffisait pas, le conseiller fédéral Leuenberger a signé avec l'Allemagne en automne 2001 un accord bilatéral sur l'utilisation de l'espace aérien de l'Allemagne du sud. S'il avait été ratifié, cet accord se serait traduit par un plafonnement des vols d'approche par l'Allemagne du sud et par de sensibles restrictions de fréquentation pour l'aéroport de Zurich aux heures marginales et en fin de semaine. L'aéroport voit dans les approches par l'est et le sud la seule possibilité de compenser ces limitations. Mais cette perspective pousse aux barricades la population concernée, qui ne veut rien savoir d'une telle solution de rechange.

Régler le problème des nuisances sonores du trafic aérien est essentiellement l'affaire du canton de Zurich. Mais on ne saurait ignorer le fait que l'aéroport de Kloten exerce aujourd'hui une fonction d'importance nationale et qu'il est très précieux pour toutes les régions du pays. Cela est dû principalement à son excellente connexion au réseau ferroviaire et autoroutier helvétique.

Pour l'économie suisse si étroitement liée au monde extérieur, et qui gagne un franc sur deux grâce à ses exportations, être bien intégrée au trafic aérien international revêt une importance primordiale. Il n'est que de voir comment la France et l'Allemagne, par exemple, mais aussi les Pays-Bas, la Grande-Bretagne, etc. encouragent le développement de leurs aéroports pour comprendre l'importance que les pays accordent au trafic aérien.

Les restrictions de vol imposées par l'accord empêcheraient l'aéroport de Zurich de jouer le rôle qui doit être le sien pour demeurer une plaque tournante concurrentielle en particulier dans le trafic intercontinental. Ce n'est pas seulement l'aéroport et Swiss qui en pâtiraient, mais toute l'économie nationale. En outre, l'accord discriminerait la Suisse de manière flagrante puisque le gouvernement de Berlin n'applique à aucun aéroport allemand, loin de là, des restrictions semblables à celles prévues pour Zurich. Aujourd'hui d'ailleurs Munich, Francfort ou Berlin ne sont soumis à aucune restriction de vols de nuit comparable à celle que connaît déjà Zurich, et ceci malgré qu'à Francfort et à Berlin en particulier, la densité d'habitation des zones survolées soit bien supérieure à ce qu'elle est dans le sud de l'Allemagne.

Depuis le rejet par les Chambres fédérales de l'accord relatif à l'utilisation de l'espace aérien de l'Allemagne du sud proposé par l'Allemagne, le gouvernement de Berlin a, comme prévu, pris une disposition unilatérale qui est entrée en vigueur le 17 avril 2003. En vertu de ce texte, les avions ne peuvent plus approcher Kloten par le nord en semaine entre 21h00 et 07h00 et les samedis, dimanches et jours fériés entre 20h00 et 09h00.

Les restrictions devaient se durcir le 10 juillet 2003. Le nouveau texte aurait admis des exceptions uniquement en cas d'intempéries, mais non pour des raisons techniques comme une piste d'atterrissage détrempeée. Du fait que, en ce moment, les installations techniques pour une approche par le sud font défaut, cela signifierait que, selon les conditions météorologiques, les avions ne pourraient atterrir le matin et devraient être redirigés vers Bâle ou Genève. A la fin juin, le gouvernement allemand a renoncé à appliquer les nouvelles restrictions à compter du 10 juillet et opté pour une entrée en vigueur progressive en phase avec l'optimisation des installations techniques.

La Fédération des entreprises suisses estime qu'une bonne intégration de la Suisse dans le trafic aérien international revêt une importance capitale pour l'économie suisse du fait de sa forte imbrication dans l'économie mondiale. Des vols directs à destination des principaux centres économiques d'Europe et du monde constituent un atout comparatif important pour une place économique.

C'est à l'Etat qu'il appartient de définir des conditions-cadre optimales pour l'aviation suisse. De ce point de vue, les restrictions imposées par l'Allemagne à l'aéroport de

Zurich en ce qui concerne les atterrissages sont disproportionnées et constituent une atteinte à la capacité concurrentielle. Même si le gouvernement allemand a repoussé la mise en œuvre d'exigences supplémentaires, il ne faut pas perdre de vue qu'il n'impose à aucun aéroport allemand des restrictions ne serait-ce qu'approchantes de celles imposées à Kloten. L'économie suisse attend ainsi du Conseil fédéral qu'il s'oppose fermement, dans l'intérêt du pays, à ces mesures discriminatoires dirigées contre la Suisse.

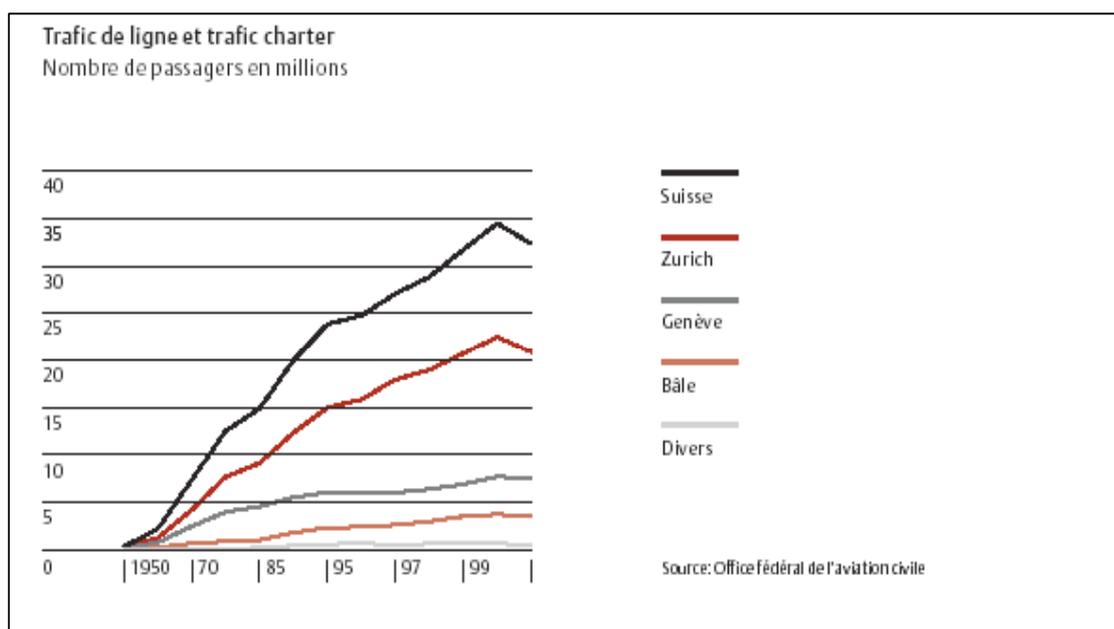
Infrastructure ferroviaire

Dans les années 1950, le chemin de fer était encore le moyen de transport numéro un. Les progrès fulgurants du trafic automobile et du trafic aérien international ont réduit son importance. La construction du réseau des routes nationales, qui a débuté au début des années 1960, a mis à disposition du trafic routier une infrastructure extrêmement moderne, alors que les chemins de fer roulaient sur un réseau qui remontait encore pour une large part au 19^e s. Un tournant s'est toutefois amorcé après la crise énergétique de 1973, notamment avec le renforcement de la conscience écologique. Le rail a connu une véritable renaissance dans les années 1980 et l'on s'est aperçu à cette occasion que son infrastructure avait sérieusement besoin d'une mise à jour. Dans un message du 16 décembre 1985, le Conseil fédéral présentait le concept Rail 2000, qui visait à moderniser le réseau suisse des chemins de fer, en y ajoutant quatre nouveaux tronçons.

Pour faire face à la rapide augmentation du trafic transalpin, le Conseil fédéral a conçu au début des années 1990 le projet de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), qui prévoyait pour l'essentiel le percement de deux tunnels de base au Gothard et au Lötschberg. Cette extension vise surtout à favoriser le transfert de la route au rail du transport de marchandises. Une demande de référendum ayant été déposée, le projet a été soumis en votation et accepté par le peuple le 27 septembre 1992.

Au milieu des années 1990, il devient évident que Rail 2000 et les NLFA allaient coûter beaucoup plus que prévu. Le Conseil fédéral a donc décidé de réexaminer les grands projets ferroviaires. Le 26 juin 1996, il publiait le message concernant la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics (FTP), qui présentait le programme suivant :

Transports publics : coûts des grands projets (en milliards de francs)	
Tunnel de base au Gothard, Lötschberg et Ceneri, y compris le tunnel à double voie du Zimmerberg	13,5
Rail 2000 1 ^{ère} étape	7,5
Rail 2000 2 ^e étape	5,9
Raccordement au réseau européen à grande vitesse	1,2
Protection contre le bruit	2,3



Les ressources utilisées pour financer ces ouvrages proviennent de l'impôt sur les huiles minérales, du produit de la redevance poids lourds liée aux prestations et d'une majoration de la TVA. Au terme d'une campagne très animée, le projet finit par être adopté en votation populaire le 29 novembre 1998.

Les travaux de ces grands projets sont actuellement en cours. Certains tronçons de Rail 2000, par exemple le tunnel entre Liestal et Muttens, ainsi que certaines sections le long du tunnel de Neuchâtel sont déjà en service. On assistera à un véritable bond en avant le 12 décembre 2004, avec la densification du trafic et le raccourcissement des durées de trajet liés au changement d'horaire annoncé pour cette date. Ce progrès sera dû à la mise en exploitation de la nouvelle ligne entre Rothrist et Mattstetten, qui constitue à proprement parler la 1^{ère} étape de Rail 2000.

En plus de ces grands chantiers ferroviaires, bon nombre de projets de modernisation régionaux ont aussi été réalisés ou sont à l'étude. Citons par exemple les lignes régionales S-Bahn (RER) qui ont vu le jour dans plusieurs agglomérations, en particulier à Zurich en 1989. Grâce à ces investissements d'infrastructure considérables, le chemin de fer sera capable d'absorber à nouveau une plus grande partie de l'accroissement du trafic. La sensible progression du nombre des passagers montre d'ailleurs que cette offre répond aux besoins du public. Cela étant, n'oublions pas que l'exploitation des chemins de fer reste très déficitaire. A cet égard, les entreprises ferroviaires se trouvent dans une position défensive en raison des fortes critiques que suscitent les diverses mesures d'économies qu'elles prennent ou envisagent (fermeture de certaines gares, réduction des horaires d'ouverture, trains non accompagnés, etc.). La situation des transports de marchandises est peu satisfaisante. A ce chapitre, la clientèle juge généralement l'offre trop lente, trop compliquée et trop peu fiable. La compétitivité du rail doit donc sensiblement s'améliorer dans la perspective du transfert de la route au rail, si l'on ne veut pas que les investissements considérables qui sont consacrés aujourd'hui aux axes de transit le soient en pure perte. La difficulté tient au fait qu'on ne peut obtenir une amélioration effective de l'offre que si les prestations ferroviaires des pays environnants s'améliorent également. Ce qui est encore loin d'être le cas.

Dans l'ensemble, l'infrastructure ferroviaire de la Suisse peut être qualifiée de bonne, surtout si l'on songe à la réalisation prochaine des projets mentionnés ci-dessus. Aujourd'hui, le principal problème du rail n'est pas la maîtrise de la demande, mais le financement. Les contributions des pouvoirs publics ont atteint à ce titre une ampleur qui n'est pas acceptable sur la durée. On doit donc trouver le moyen de les réduire de nouveau à bref délai. Tout projet d'infrastructure doit être soigneusement examiné sous l'angle de son opportunité et de son efficacité. Il faut certes poursuivre la réalisation des grands projets Rail 2000 et NLFA, mais en cherchant à respecter rigoureusement le cadre de dépenses fixé initialement, quitte à ne pas tenir compte de nombreux souhaits particuliers. Les surcoûts d'origine technique doivent être compensés par des redimensionnements opérés ailleurs ou par l'abandon d'autres projets prévus par le fonds FTP.

De même dans la perspective de la 2^e étape de Rail 2000, il convient d'établir une distinction très rigoureuse entre le souhaitable et l'indispensable. En particulier, il faut éviter de provoquer des crises de financement inutiles en se fixant des délais de réalisation qui ne sont pas vraiment justifiés du point de vue matériel. Enfin, dans le domaine ferroviaire comme ailleurs, il faut s'abstenir de construire les capacités en fonction de situations de charges maximales qui ne se produisent que très rarement si l'on ne souhaite pas affaiblir un peu plus encore la rentabilité. Cette politique rationnelle exige que l'on sache renoncer à des projets d'extension qui ne sont pas indispensables ; elle passe aussi par une réduction des surcapacités et la recherche de synergies entre différents fournisseurs de prestations, en l'occurrence des entreprises ferroviaires. Dans tous les investissements, il convient en outre d'accorder une grande importance aux coûts d'entretien et d'exploitation. Car les contributions des pouvoirs publics ne se limitent pas aux coûts d'investissement ; elles comprennent également des subsides d'exploitation non négligeables, étant donné que les recettes des chemins de fer sont bien incapables de couvrir les dépenses d'exploitation. Enfin et surtout, rappelons que le rail est un moyen de transport collectif qui ne peut pas offrir à chacun en tout temps une possibilité de transport. Raison de plus pour viser une meilleure rentabilité des chemins de fer, afin de soulager en urgence les finances de la collectivité, c'est-à-dire des contribuables.

> **Pour tout renseignement :**
peter.hutzli@economiesuisse.ch