

Table des matières

	Seite
Préface	15
1 Les transports dans l'économie et dans la société	19
1.1 Transports, croissance économique, politique de concurrence	19
1.2 Transports, individualisme et société	20
1.3 Transports, évolution des valeurs, formes de vie	21
1.4 Impulsions technologiques dans les transports	21
1.5 Transports, pollution, ressources, risques encourus	22
1.6 Aménagement des transports confié à l'Etat ou à l'économie privée	23
1.7 La CE, nouvel échelon de compétences	24
2 Les origines: des pionniers jusqu'à l'après-guerre	25
2.1 Introduction	
2.2 Des pionniers jusqu'aux deux guerres mondiales	25
2.2.1 Trafic ferroviaire	25
2.2.2 Trafic routier	28
2.2.3 Navigation aérienne	30
2.2.4 Navigation	30
2.3 Les deux guerres mondiales et le passage à l'après-guerre	31
2.3.1 Trafic ferroviaire	31
2.3.2 Transports routiers	33
2.3.3 Trafic aérien	35
2.3.4 Navigation	37
2.3.5 Conduites	38
2.4 Vers la modernisation	38
2.4.1 Réseau suisse des routes nationales	38
2.4.2 La conception globale suisse des transports	40
2.5 Bilan	43
3. Institutions et acteurs de la politique des transports	47
3.1 Introduction	47
3.2 Acteurs de la politique des transports	48
3.2.1 Evolution du rôle des pouvoirs publics	48
3.2.2 La politique des transports dans l'activité des partis	49
3.2.3 Les grandes associations et la perception des intérêts à défendre	52

3.3	Réorganisations institutionnelles à l'échelon fédéral	56
3.3.1	Répartition des tâches entre Confédération, cantons et entreprises de transport	56
3.3.2	Concentration des tâches de transport au DETEC	60
3.4	Les acteurs à la lumière des verdicts du peuple sur leur action	62
3.4.1	Concordance entre les consignes de vote et les résultats des scrutins	62
3.4.2	Adhésion des partisans d'un projet aux consignes de vote	65
3.4.3	Divergences entre segments de population et différences régionales	66
3.5	Conclusion	67
Annexe chapitre 3		
A3-1:	Scrutins fédéraux depuis 1950 ayant une signification pour les transports	68
4	Naissance d'une politique européenne des transports	73
4.1	Introduction	73
4.2	Lent démarrage de la politique européenne des transports	74
4.3	Encouragement de la concurrence à l'échelle européenne	76
4.3.1	Libre accès aux marchés et aux réseaux de transports	76
4.3.2	Attitude différenciée vis-à-vis des aides étatiques	81
4.3.3	Harmonisation de la taxation et des redevances	82
4.4	Mise en réseau des infrastructures	82
4.4.1	Mise en place des réseaux transeuropéens	83
4.4.2	Trouver de nouvelles formes de participation et de financement?	85
4.5	Exploitation des réseaux, organisation	86
4.5.1	Tracés multifonctionnels ou monofonctionnels	86
4.5.2	Vision du trafic combiné – des effets encore limités	87
4.5.3	Vers une politique commune de transfert pour la région des Alpes	88
4.6	Coordination technique	90
4.6.1	Large front en faveur de l'interopérabilité des chemins de fer	90
4.6.2	Promotion de la technologie	91
4.7	Vers la protection de l'environnement et la mobilité durable	92
4.7.1	Protéger l'environnement est enfin une préoccupation expresse de la CE	92
4.7.2	Protection de l'air: des mesures techniques, puis politiques	94

4.7.3	Premiers pas dans l'internalisation des coûts externes	95
4.7.4	Road Pricing dans les villes: du financement à l'orientation	99
4.8	Conclusion	100
5	Modernisation des infrastructures	103
5.1	Introduction	103
5.2	Routes nationales: réalisation d'abord rapide du réseau	104
5.3	Le chemin de fer, deuxième pilier des transports	105
5.3.1	RAIL 2000: «Pas le plus rapide possible, mais aussi rapide que nécessaire»	105
5.3.2	La NLFA dans le contexte européen	108
5.3.3	Raccordement au trafic voyageurs étranger à grande vitesse	110
5.3.4	Pour financer les grands projets ferroviaires	112
5.3.5	Scepticisme à l'égard de Swissmetro	113
5.4	La cohésion, maître-mot dans le pays	114
5.4.1	Importants projets d'infrastructures régionales	114
5.4.2	Trafic régional: extension des capacités et maintien de la substance	115
5.5	Des RER pour desservir (après-coup) les agglomérations	116
5.5.1	Constat: éparpillement des constructions	116
5.5.2	Du projet de métro à la réalité du RER: l'exemple de Zurich	116
5.5.3	Les RER conquièrent les agglomérations, fussent-elles transfrontalières	118
5.5.4	Gares principales: des carrefours dans le réseau des chemins de fer	118
5.5.5	Même dans les transports publics, les tangentes se multiplient	119
5.6	Trois grands aéroports à l'histoire bien différente	119
5.7	Diversification de la navigation sur le Rhin	122
5.8	Exigences croissantes concernant la qualité de l'infrastructure	123
5.8.1	La protection de l'environnement, critère défensif dans l'évaluation des projets	123
5.8.2	Le développement durable, une échappatoire	124
5.9	La mobilité douce, une préoccupation grandissante	125
5.10	Conclusion	126
6	Exploitation et gestion du système de transport	129
6.1	Introduction	129
6.2	De la construction des routes à leur exploitation	130

6.2.1	Canalisation et modération sur les réseaux urbains	130
6.2.2	Changement d'orientation en matière de stationnement	131
6.2.3	Vitesses limites en trafic urbain	132
6.2.4	Centre-ville sans voitures, co-existence des moyens de transport	133
6.2.5	Gestion de la mobilité	133
6.2.6	Pour des systèmes de transport intelligents à l'échelon national	134
6.2.7	L'option du péage routier (Road-Pricing)	135
6.3	RAIL+BUS2000: intégration des chaînes de transport dans tout le pays	136
6.3.1	Horaire cadencé et principe des noeuds	136
6.3.2	Innovations dans les transports régionaux	138
6.3.3	Innovations dans le matériel roulant, évolution du marché de ce matériel	140
6.4	La longue marche vers le transfert du trafic marchandises transalpin	142
6.4.1	La réforme des chemins de fer ouvre la porte à la concurrence	142
6.4.2	Nouvelles formes d'exploitation	143
6.4.3	La politique de transfert	145
6.5	Optimiser encore les transports ferroviaires	146
6.5.1	Attribution de sillons	146
6.5.2	Interopérabilité	147
6.5.3	Du signal de voie jusqu'à l'information au poste de conduite; vers l'ETCS	148
6.5.4	L'informatique dans le trafic marchandises	148
6.6	Complexité croissante de la navigation aérienne	149
6.6.1	Les nouvelles libertés de l'air remettent en cause les structures acquises	149
6.6.2	Exploitation des aéroports	150
6.6.3	Le contrôle de la circulation aérienne s'europanise	151
6.7	La navigation sur le Rhin rationalisée	152
6.8	Conclusion	153
7.	Financement du système de transport	155
7.1	Introduction	155
7.2	Premières tentatives d'harmonisation	155
7.2.1	Situation avant 1970	155

7.2.2	Efforts d'harmonisation	156
7.3	Financement différent selon le mode de transport	158
7.3.1	Dépenses des collectivités publiques pour les transports privés et publics	158
7.3.2	Degré de couverture des coûts : compte routier et compte ferroviaire	161
7.4	L'affectation obligatoire et son assouplissement dans le trafic terrestre	163
7.4.1	Crédits-cadres pour les chemins de fer	164
7.4.2	Financement de la construction de routes	166
7.4.3	Tentative d'élargissement de l'affectation: contre-projet à «Avanti»	168
7.4.4	Le fonds de financement des transports publics («Fonds FTP»)	168
7.4.5	Le nouveau fonds d'infrastructure	170
7.5	Des apports plus efficaces, moins de subventions croisées	171
7.5.1	Des taxes à la prestation au lieu des redevances forfaitaires	171
7.5.2	Investissements: fin des financements ponctuels	172
7.5.3	Nouvelle source de financement des aéroports	172
7.5.4	Moins de subventions croisées	173
7.5.5	Le mandat de prestations remplace la couverture des déficits	174
7.6	Amalgamation des budgets publics: conséquences	174
7.7	Attribution des moyens financiers avec la nouvelle répartition des tâches	176
7.8	Conclusion	176
8.	Concurrence et libéralisation	179
8.1	Introduction	179
8.1.1	But et plan du chapitre	179
8.1.2	Pourquoi la concurrence?	179
8.2	Tendances générales	180
8.2.1	Premiers développements	180
8.2.2	Grands développements intervenus depuis les années 1970	182
8.3	La Suisse veut une lutte à armes égales	188
8.3.1	Du monopole des chemins de fer à la concurrence avec la route: nouvelles crises pour le rail	189
8.3.2	La concurrence, pivot de la CGST	191
8.3.3	Développements intervenus depuis les années 1970	193

8.4	L'UE veut l'ouverture du marché	200
8.4.1	La concurrence, une tradition dans le trafic routier privé	200
8.4.2	Transports publics: du monopole à la concurrence grâce aux réformes	201
8.4.3	L'aviation considérée au plan international	206
8.5	Conclusion	207
9	Coûts et bénéfices externes, vérité des prix	209
9.1	Introduction	209
9.2	CGST: «Les coûts et bénéfices externes faussent la concurrence»	210
9.2.1	Les coûts externes, longtemps ignorés en politique	210
9.2.2	Environnement et effets externes entrent dans l'agenda politique	211
9.2.3	Thèses de la CGST sur les coûts et bénéfices externes	212
9.3	Bases scientifiques, controverse politique, lobbying	213
9.3.1	Des travaux de recherche dans un secteur politiquement explosif	213
9.3.2	Route et rail en conflit au sujet des coûts et bénéfices externes	216
9.3.3	Des formules différentes d'application du principe de causalité	218
9.3.4	Au plan international	221
9.4	Application politique en Suisse et interdépendance avec l'UE	222
9.4.1	Propositions nombreuses; position des intervenants; la percée avec la RPLP	222
9.4.2	Mécanismes de mise en oeuvre politique	225
9.5	Conclusion	231
Annexe du chapitre 9		
A9-1:	Instruments pour l'internalisation des coûts externes des transports	232
10.	L'environnement et l'énergie dans les transports	235
10.1	Introduction	235
10.2	Essor de l'automobile, le progrès sans arrière-pensées	235
10.3	Limites de la croissance: l'environnement et l'énergie	236
10.3.1	La population prend conscience des problèmes	236
10.3.2	Le trafic routier en point de mire des discussions sur l'environnement	238
10.3.3	Les organisations écologistes deviennent une force politique	245
10.4	La politique, entre croissance et développement durable	247

10.4.1	Promesses de la Suisse à la CNUCED de 1992 à Rio	249
10.4.2	L'esprit du temps n'est pas aux impératifs de l'environnement	257
10.4.3	Conventions volontaires: œuvre ou manœuvre?	257
10.5	Le réchauffement climatique, nouveau défi	258
10.5.1	Le rapport IPCC 2007 sur le réchauffement climatique surprend	258
10.5.2	Même le Parlement réagit «spontanément»	260
10.5.3	La route finira-t-elle par être plus verte que le train?	260
10.6	Conclusion	262
Annexe chapitre 10		
A10-1:	Préavis des partis et associations pour certaines votations populaires	264
11	Sécurité	265
11.1	Introduction	265
11.2	Notions fondamentales, vue d'ensemble	265
11.2.1	Sécurité et sûreté	265
11.2.2	Types de mesures	266
11.2.3	La CGST et la PCT faisaient peu de place à la sécurité	267
11.2.4	Accidents survenus depuis les années 1970	267
11.3	Importance accrue de la sécurité sur le rail	267
11.3.1	Vue d'ensemble du nombre d'accidents et de blessés	269
11.3.2	De la responsabilité personnelle à la responsabilité réglementée	272
11.3.3	Les accidents à l'origine de nouvelles mesures de sécurité	273
11.3.4	La gestion de la sécurité s'enrichit de nouveaux éléments	274
11.3.5	Grandes vitesses et liaisons transfrontalières, les nouveaux défis	276
11.3.6	Surveillance professionnalisée	277
11.4	Le difficile problème de la sécurité routière	278
11.4.1	Vue d'ensemble	278
11.4.2	Sécurité passive ou active, construction des routes et télématique des transports	280
11.4.3	Gestion du trafic	281
11.4.4	Intensification et permanence de la formation des conducteurs	282
11.4.5	Amorces de réalisation d'une «vision zéro» depuis les années 1980	282
11.4.6	Mise en œuvre: «VIA SICURA»	284

11.5	La sécurité dans la navigation intérieure	285
11.6	Sécurité dans l'aviation: des règles internationales	287
11.6.1	Vue d'ensemble	287
11.6.2	Forte implication internationale de la sécurité de l'aviation	288
11.6.3	Les accidents révélateurs	290
11.7	La protection contre les interventions criminelles	291
11.7.1	Développement des mesures de sûreté	291
11.7.2	«Wild Cards», le nouveau défi	292
11.8	Le problème de la couverture des frais de sécurité	293
11.9	Conclusion	294
Annexe du chapitre 11: Sécurité		
A11-1:	Principales mesures et votations concernant la sécurité routière depuis 1970	295
12	Transports, aménagement du territoire et politique régionale	297
12.1	Introduction	297
12.2	Transports et territoire: des interactions diverses	297
12.2.1	De bonnes liaisons de transport, aspiration suprême des régions	298
12.2.2	Des retombées des transports à l'aménagement fédéral du territoire	299
12.2.3	Des programmes d'aménagement national fortement axés sur les transports	301
12.2.4	Des grandes conceptions aux plans sectoriels fédéraux	303
12.2.5	Le développement durable, une ligne directrice consensuelle	304
12.3	De l'aménagement du territoire à la politique régionale	304
12.3.1	Moins d'inégalité entre régions quant à leur facilité d'accès	305
12.3.2	Aide aux régions de montagne, au Jura et à d'autres régions agricoles	306
12.3.3	Les régions frontalières gagnent en importance	309
12.3.4	Les villes désormais reconnues comme «moteurs de l'économie»	310
12.4	Les aéroports et leur rôle dans la concurrence internationale	313
12.4.1	Les aéroports nationaux deviennent des Airport Cities	313
12.4.2	Les problèmes de l'aéroport de Zurich dans le processus de coordination SIL	314
12.5	Conclusion	315

Résumé	317
Introduction	317
Au départ: l'arrêté sur les routes nationales et la conception globale des transports	317
De défi en défi	318
Sept cheminements politiques	319
1. Construction des autoroutes et modernisation tardive des chemins de fer	319
2. Optimisation de l'exploitation et gestion des infrastructures	321
3. Réaménagement des tâches et de leur financement au profit des transports publics	323
4. Les transports sous le signe de la sécurité, de la protection de l'environnement et des économies d'énergie	325
5. La vérité des prix dans la concurrence entre modes de transport	330
6. Européanisation du marché et de la législation des transports	332
7. De l'aménagement du territoire au développement territorial	334
Conclusion	336
Le vécu des chefs du DFTCE / DETEC	338
Leon Schlumpf, ancien Conseiller fédéral	340
Adolf Ogi, ancien Conseiller fédéral	343
Moritz Leuenberger, Conseiller fédéral	346
Ce que des jeunes parlementaires attendent de l'avenir	350
Christophe Darbellay	352
Laurent Favre	353
Bastien Girod	356
Tiana Angelina Moser	358
Roger Nordmann	360
Lukas Reimann	362
Les auteurs	365
Références bibliographiques	367
Index des mots clefs	385
Abréviations	390