

mesure du possible à ne pas empiéter sur la souveraineté cantonale en matière d'exploitation des eaux. On veillera en outre plus particulièrement à éviter d'éventuels conflits d'objectifs entre une meilleure utilisation des forces hydrauliques, d'une part, et la protection de l'environnement, d'autre part, notamment celle du paysage. Un projet vous sera soumis en 1983 si possible.

342 Transports et communications

342.1 Conception globale des transports et fondements juridiques

Le rapport final de la Commission pour la conception globale suisse des transports (CGST) a été publié au début de 1978. La procédure de consultation y relative est terminée. Dès que les avis exprimés auront été analysés, nous vous soumettrons un message à l'appui d'une revision des articles de la constitution fédérale s'appliquant aux transports.

Cette revision vise à ordonner systématiquement le droit régissant tous les modes de transport, dispersé jusqu'ici dans divers textes, ainsi qu'à jeter la base indispensable à la mise en oeuvre d'une politique englobant tous les modes de transport. Cette politique vise notamment à coordonner l'aménagement des voies de communication sur le plan national, compte tenu des exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de l'approvisionnement en énergie, à instaurer une nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons dans le domaine des transports, à réduire les distorsions dues à la concurrence ainsi qu'à régler le financement des dépenses de la Confédération pour les divers modes de transport.

Une politique globale en matière de transports implique que les tâches nationales à accomplir dans ce domaine soient redéfinies par le menu selon de nouvelles dispositions

constitutionnelles et qu'elles soient mieux délimitées par rapport aux attributions des cantons. Dès lors, il importe de définir à nouveau les réseaux nationaux. En outre, pour chaque mode de transport, il s'agit de dégager les tâches de la Confédération en appliquant les mêmes critères. Nous préparons à cet effet une loi générale sur les transports, qui devra régler les modalités de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, ainsi que leur collaboration en matière d'aménagement, de construction, d'entretien et d'exploitation des installations de transport. Ce faisant, il est particulièrement urgent de définir les attributions en matière de planification et de financement de nouvelles lignes ferroviaires, cela tant pour les liaisons nationales que sur le plan régional et local.

Il ressort du compte routier que les véhicules lourds ne couvrent qu'environ la moitié des frais d'entretien et d'aménagement de routes qu'ils causent. Ils bénéficient ainsi, sur le chemin de fer, d'un avantage concurrentiel. De leur côté, les entreprises étrangères de transports routiers jouissent d'un avantage considérable dans la mesure où leurs véhicules traversent la Suisse sans faire le plein de carburant, empruntant donc nos routes sans participer à leur financement. Aux fins de parer à cette situation, nous entendons instaurer une redevance sur le trafic des poids lourds avant de vous présenter notre projet détaillé relatif à la conception globale des transports. Un message à l'appui de la modification constitutionnelle nécessaire vous sera adressé au début de 1980.

La plupart des entreprises de transport au bénéfice d'une concession ne parviennent pas à équilibrer leurs comptes. C'est pourquoi la loi sur les chemins de fer prévoit le versement par la Confédération et les cantons de subventions destinées à des améliorations techniques, à la modernisation de l'exploitation et à l'exécution de travaux de protection