Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger

Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger

Band: 17 (1990)

Heft: 3

Artikel: Construction routière en Suisse : la politique des transports est-elle en train de s'engager dans une impasse?

Autor: Koller, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-912310

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: 06.07.2025

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

Construction routière en Suisse

La politique des transports est-elle en train de s'engager dans une impasse?

En matière de politique des transports, les objectifs concrets actuels sont un nouveau développement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que le plafonnement et la réduction du trafic automobile privé.

Cette orientation de la politique actuelle en matière de transports qui s'explique par les problèmes posés par l'espace de transport restreint dans les agglomérations et les villes ainsi que par les objectifs de la protection de l'environnement et de l'air est préoccupante:
– d'une part, c'est pour la première fois dans l'histoire des transports vieille de plusieurs millénaires que le développement de l'infrastructure des transports n'est pas encouragé là où il existe une demande correspondante;
– de l'autre, il est prévu de juguler artificiellement les besoins existants du trafic motorisé en ayant recours à des mesures dirigistes.

Encouragement des transports publics sans tenir compte de la demande

Le concept «Rail + Bus 2000» ainsi que les projets de développement du trafic de transit et dans les agglomérations montrent, si besoin en était, que la politique actuelle pratiquée en Suisse en matière de transports n'a pas pour but de développer en priorité l'infrastructure là où il existe une demande correspondante:
– Le concept «Rail + Bus 2000» par lequel le réseau ferroviaire sera entre autre complété par quatre nouvelles lignes, ne doit non seulement améliorer les transports en commun sur l'axe ouest-est, où des goulets d'étranglement existent aujourd'hui déjà au niveau de la capacité, mais il doit couvrir l'ensemble du territoire suisse, même les régions où la demande d'une amélioration de l'offre des transports publics n'existe pas ou du moins pas de façon manifeste.
– La Communauté européenne CE demande à la Suisse d'aménager un couloir routier pour les poids lourds de 40 tonnes afin de pouvoir faire face à l'augmentation du trafic-marchandises transitant par les Alpes entraînée par la libéralisation de leur marché intérieur. En guise d'alternative au couloir routier pour les 40 tonnes, le Conseil fédéral a proposé des investissements de plusieurs milliards dans des nouvelles voies ferroviaires dont l'objectif est de permettre à la CE de tester dans notre pays la solution du trafic combiné.
– Pratiquement toutes les villes et agglomérations de notre pays débordent actuellement de véhicules à moteur et les revendications d'améliorer les conditions pour le trafic individuel se font de plus en plus insistantes. Mais les villes et agglomérations les ignorent superbement pour des raisons bien connues. Elles voient en effet dans le développement de l'offre des transports publics le seul moyen de maîtriser la demande croissante de transports.

Une politique destinée à saper le trafic motorisé

La demande croissante de transports enregistrée au cours des décennies passées concernait manifestement le trafic individuel. Depuis les années soixante, le trafic routier a plus que doublé et cela sur un réseau routier qui n'a pas été agrandi notablement pendant cette période, abstraction faite des autoroutes par lesquelles plus d'un quart du trafic se déroule aujourd'hui. Le nombre des immatriculations de voitures continue à augmenter régulièrement. Quiconque oserait prétendre que la préférence donnée au trafic individuel soit appelée à disparaître à l'avenir se montrerait donc bien mauvais prophète. Mais la politique actuelle pratiquée par notre pays en matière de transports a précisément pour but avoué d'inverser cette tendance et de plafonner le trafic motorisé privé au niveau actuel, voire de le réduire.

Les camions jouent un rôle important pour la distribution de détail des marchandises. (Photo: Keycolor)

Alors qu'on procède constamment à des améliorations dans tous les secteurs de l'infrastructure publique, pour adapter leurs performances à la croissance et aux modifications intervenues, on cherche actuellement dans le domaine du trafic individuel à maîtriser les problèmes existants non pas par des améliorations, mais en réduisant la capacité.

Pour illustrer cette politique destinée à saper le trafic automobile, citons les projets de votation des derniers mois: par exemple l'initiative «Halte au pendulaires motorisés» adoptée par les citoyens de la ville de Berne. Cette dernière demande une limitation draconienne des places de parc et des garages publics et privés tout en empêchant ou en retardant tout projet de construction de parkings ou de places de parc en bordure des villes. Citons également les initiatives «Trèfle à trois» rejetées par le peuple et les cantons. Ces initiatives avaient pour but d'empêcher l'achèvement du réseau des routes nationales déjà décidé et l'initiative «Halte au bétonnage» allait jusqu'à demander de réduire la surface routière.

De telles revendications visent le trafic intérieur, soit un domaine où la Suisse doit résoudre elle-même ses problèmes. Contrairement aux difficultés rencontrées dans l'approvisionnement en énergie ou dans l'enlèvement des déchets spéciaux, où nous pouvons, du moins pour l'instant, faire appel à l'étranger en cas de besoin, les goulets d'étranglement sur les routes doivent être éliminés sur place. Les autoroutes françaises, allemandes, autrichiennes et italiennes ne nous sont d'aucune utilité lorsqu'il s'agit de résoudre les problèmes de circulation

entre Bâle et Zurich ou dans les villes et les agglomérations.

Les améliorations des transports publics ne sont à elles seules pas suffisantes

Les premiers résultats des efforts entrepris au cours des dernières années ont entretemps montré que ces problèmes ne sauraient être résolus en améliorant exclusivement l'offre des transports publics. Depuis l'introduction des abonnements écologiques et des horaires cadencés, le nombre des passagers des transports publics a augmenté partout considérablement. Mais depuis, le trafic automobile a lui aussi continué à augmenter, bien qu'on ait eu recours ces derniers temps à de nombreuses mesures pour diminuer l'attrait du trafic motorisé privé. La part du trafic routier privé au volume du transport-voyageurs s'élève en Suisse à plus de 4/5, pour le trafic-marchandises elle est de près de la moitié. Comme les transports publics ne pourront jamais se charger d'une part importante de ces prestations effectuées par les moyens de transport privés, il est pure utopie de prétendre que le développement des transports publics et le délaissement de l'infrastructure routière permettent de résoudre d'un jour à l'autre les problèmes de transport. Etant donnée la demande de transport actuelle et future, cette voie conduit nécessairement dans une impasse.

Les associations du trafic routier demandent par conséquent résolument qu'à côté du développement des transports en commun, les tronçons encore manquants dans notre réseau des routes nationales soient achevés rapidement et qu'un écoulement optimal du trafic soit assuré sur l'ensemble des autoroutes, au besoin en développant le réseau existant. Sur le réseau des routes principales des cantons, les goulets d'étranglement actuels doivent également être éliminés sans tarder, dans l'intérêt des riverains et des usagers de la route. Aux yeux des associations du trafic routier, les problèmes de circulation dans les agglomérations ne pourront trouver une solution que lorsqu'on tiendra globalement compte des besoins de transport existants. Ces besoins englobent aussi ceux des usagers motorisés de la route.

(Hans Koller, préposé à l'information de la Fédération routière suisse FRS, Berne)

Les autoroutes permettent de canaliser le trafic et présentent de surcroît une sécurité 5 fois plus grande que les routes principales. (Photo: Keycolor)

Transit par la Suisse

Un secteur plutôt marginal dans la politique des transports

Le concept «Rail + Bus 2000» ayant en grande partie passé le cap de l'élimination des différentes politiques, les efforts actuels en matière de politique des transports qui visent un nouveau développement de l'infrastructure suisse sont actuellement axés principalement sur les besoins de l'étranger.

Priorité est accordée à l'objectif de déplacer le transport routier sur le rail. Cette orientation de la politique actuelle des transports étonne à plus d'un titre:

D'une part, seule une infime partie du volume des marchandises transportées par le rail et la route en Suisse (513 mio. de tonnes par année) n'est pas «faite maison», c'est à dire d'origine étrangère. La majeure partie des marchandises transportées en Suisse concerne le trafic intérieur (89,6%), alors que les importations et exportations de marchandises ne s'élèvent qu'à 7,2 pour-cent et que la part du transit de marchandises n'est que de 3,2 pour-cent.

D'autre part, la part du transit routier ne s'élève qu'à un modeste 0,3 pour-cent du volume des marchandises transportées globalement en Suisse par la route et le rail.

La CE comme moteur pour développer les transports publics

Si la politique fédérale actuelle en matière de transports est axée sur un aspect partiel et qui doit certainement être qualifié objectivement de marginal, cela s'explique par la libéralisation du marché intérieur de la CE qui est prévue pour la fin 1992 et par l'augmentation du trafic-marchandises transitant par les Alpes qu'elle occasionnera.

La réalisation du marché intérieur de la CE qui ne saurait être menée à bien sans résoudre le problème du trafic transitant par les Alpes est actuellement à l'origine de déplacement du trafic-marchandises de la route sur le rail et par conséquent du développement du trafic combiné rail/route. La Communauté européenne CE demande certes à la Suisse au minimum l'aménagement d'un couloir pour les poids lourds de 40 tonnes. Les négociations correspondantes avec la CE sont en cours depuis une année et demie environ. Le Conseil fédéral a souligné à plusieurs occasions que notre pays entendait jouer sur le rail son rôle de pays de transit pour le trafic-marchandises. En guise d'alternative au couloir routier de 40 tonnes, il s'est dit prêt à investir plusieurs milliards de