Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1026

Artikel: Le métro-ouest sous-dimensionné : le directeur des TL confirme
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1020664

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: 09.07.2025

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

INITIATIVE POUR L'ENCOURAGEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS

A soutenir, malgré tout

(*pi*) «Un texte dépassé par les événements» écrivions-nous en avril 1989 à propos de l'Initiative de l'Alliance des indépendants «pour l'encouragement des transports publics», déposée en février 1986 (elle sera soumise au vote le 3 mars prochain). Ce slogan n'a rien perdu de son actualité; mais l'initiative n'ayant pas été retirée, elle mérite d'être soutenue.

Personne ou presque ne conteste les propositions des indépendants qui visent à l'encouragement des transports publics par la Confédération. La quasi totalité des propositions sont d'ailleurs déjà réalisées ou en voie de l'être, y compris la participation aux frais engendrés par le trafic d'agglomération, qui n'est d'ailleurs pas explicitement mentionné dans l'initiative. L'aide de la Confédération aux transports publics s'est élevée en 1989 à près de 2 milliards de francs, contre moins de 100 millions en 1970. Mais hélas, comme nous le disions dans DP nº 1024, tous les projets réalisés n'ont pas réussi à contenir l'augmentation des déplacements privés et des nuisances qu'ils provoquent. Et c'est là que l'initiative fait un pas dans le bon sens: il est en effet proposé de prélever un tiers au moins de la surtaxe et des droits d'entrée sur les carburants pour le financement des transports publics. Ce prélèvement est un pas vers une approche globale du système des transports: si notre but est de maintenir à son niveau actuel ou de diminuer la consommation d'énergie et d'espace des transports, il faut opérer un transfert des transports privés aux transports publics. Si donc les seconds disposent de plus de fonds pour améliorer leurs prestations, il est logique que le financement des premiers soit diminué d'autant.

Mais cette logique a ses limites. Si l'opération est couronnée de succès et qu'il y a moins de monde sur les routes, il y aura aussi moins d'argent disponible pour continuer à améliorer les transports publics. La vraie solution consisterait à renoncer à l'affectation des taxes (en faveur de constructions routières actuellement) et à respecter une règle simple: il devrait être établi un compte routier et un compte transports publics tenant compte des coûts internes (construction et entretien des routes, police, etc) et externes (lutte contre la pollution, dégradation des bâtiments, accidents, etc) pour la communauté; chaque compte doit être équilibré; des mesures sociales sont prises pour assurer la mobilité de groupes sociaux précis (personnes démunies, jeunes, etc). L'introduction de telles dispositions n'étant pas pour aujourd'hui, ni pour demain, nous nous rabattons donc, faute de mieux, sur l'initiative des indépendants.

L'argent des automobilistes

Ce qui fait l'intérêt du texte soumis au vote est aussi ce qui rend aléatoire son acceptation par le peuple et les cantons. Les opposants dénoncent déjà un nouveau «gouffre à milliards» et la ponction dans le sacro-saint «argent des automobilistes». Rappelons qu'en février 1983, c'est en effet à une faible majorité (52,7%) que peuple et cantons ont autorisé une extension des possibilités d'utilisation du droit d'entrée et de la surtaxe sur les carburants. Alors qu'ils étaient uniquement destinés à des constructions routières proprement dites, ces fonds peuvent depuis cette date également servir à financer la suppression de passages à niveaux, la promotion du trafic combiné, du transport de véhicules par le train, la construction de places de parc dans les gares et une contribution aux mesures de protection de l'environnement et du paysage nécessitées par le trafic routier. S'ils suivent les mots d'ordre de leurs associations les automobilistes s'opposeront massivement à ce mode de financement qui n'a plus aucun rapport direct avec des tâches routières. Et pourtant, il faudra bien arrêter un jour de construire des routes. Faudra-t-il alors renoncer à percevoir la surtaxe sur les carburants, qui se monte à 30 centimes par litre, comme le prévoit la Constitution ? Cette solution ferait croître la consommation de carburant et irait à l'encontre de notre politique énergétique.

Il est décidément temps de trouver d'autres affectations que la construction de routes pour «l'argent des automobilistes», que ce soient des aménagements pour améliorer la qualité de vie des riverains ou des contributions en faveur de modes de déplacement respectueux de l'environnement. ■

LE MÉTRO-OUEST SOUS-DIMENSIONNÉ

Le directeur des TL confirme

(*pi*) C'est en juin prochain que le Métro-Ouest commencera de circuler entre Lausanne les Hautes écoles et Renens. Nous l'écrivions déjà en mai 1988, au moment du début des travaux: ce nouveau moyen de transport n'offrira pas une capacité suffisante pour transporter une part importante des 13 000 personnes qui se rendent quotidiennement sur le site universitaire en période de cours. Propos qui n'ont jamais été démentis, et qui sont aujourd'hui confirmés par M. Kallenbach, directeur des transports publics de la région lausannoise (*24 Heures* du 1er février): *«Si les Hautes écoles ne décalent pas leurs horaires à cet instant* (aux heures de pointe, réd), *il y aura des problèmes.»*

Encore en juin 1989, lors d'une visite de presse du chantier, le chef du Service des transports et du tourisme assurait les journalistes présents qu'une double voie n'aurait pas été justifiée.

C'est évidemment aujourd'hui un peu tard pour y songer. Reste bien une possibilité pour multiplier par 1,5 les 2400 passagers transportables par heure dans un sens: passer d'une cadence de 10 minutes à une cadence de 7,5 minutes. Seul problème: si cette solution est techniquement possible, le parc actuel de véhicules ne le permet pas. Tant pis. Etudiants, professeurs, personnel administratif continueront de se rendre à l'uni en voiture faute d'une véritable alternative. Ce n'est pourtant pas faute de propositions intéressantes ni de critiques sur la capacité insuffisante du Métro-Ouest dès le stade d'avant-projet; mais toutes ont été en son temps balayées d'un revers de manche. Les experts ont décidé. S'en souviendra-t-on à l'heure du bilan ? ■