Médias

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **37 (2000)**

Heft 1422

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Circulons, y a quelque chose à voir

Un des critères de la qualité et de l'utilité d'un investissement en transport public est celui du nombre de personnes desservies. Le trafic d'agglomération a un haut degré de performance. Mais il est coûteux à l'investissement, et l'appui fédéral à son financement est problématique. Parcours en site propre.

Les transports publics ne sont pas en Suisse délaissés. Le satisfecit affiche ses points forts: réseau serré, cadence élevée. Et cet effort ne se relâche pas. Les investissements actuels et futurs sont impressionnants, par milliards, pour deux tunnels alpins, Rail 2000, raccordement au réseau européen. Il faut pourtant nuancer. L'essentiel est destiné au trafic de transit européen. Certes la Suisse y trouve aussi son compte: elle préserve de l'étouffement des vallées alpestres; elle rapproche du centre les zones tessinoises ou valaisannes périphériques; elle affirme sa contribution à l'Europe; elle fait un acte majeur de politique extérieure. Pour le reste, de son pré, elle regardera passer les trains. La disproportion est forte entre l'investissement et ses effets concrets sur la vie quotidienne des Suisses.

Soutenir le trafic d'agglomération

Les experts s'accordent pour dire que la réduction du trafic motorisé est non seulement souhaitable mais possible dans les villes. Il y a trop de déplacements sur de courtes distances de 1 à 2 km. L'usage du vélo, quand la configuration s'y prête, est très en retard par rapport à d'autres villes, pourtant nordiques, européennes. Voir par exemple Genève. Mais même si l'on développe la marche – occasion de rencontres, de croisements, de melting, de vie urbaine – et la bicyclette, des moyens de transport nouveaux rapides et performantssont indispensables. Lausanne en a fait la démonstration avec le TSOL. Son succès est tel qu'aujourd'hui il n'absorbe plus tous les voyageurs aux heures de pointe. Mais les investissements pour un transport en site propre sont d'un coût si élevé qu'ils dépassent souvent les moyens des collectivités locales. Or la Confédération n'a pas de base légale pour intervenir. Pour mémoire, on rappellera qu'elle l'a fait pour le TSOL, à titre exceptionnel, parce qu'elle devait participer à la desserte de l'EPFL, dont elle est l'autorité responsable. L'on découvre ainsi ce paradoxe: les investissments fédéraux pour les transports sont généreux au point de creuser simultanément deux tunnels alpins de base, mais ils sont refusés pour le trafic urbain alors même que leur impact serait quotidien pour le maximum de personnes par franc investi.

Une initiative sacrifiée

Dans le débat général sur les transversales alpines, Michel Béguelin, alors conseiller national, avait fait aboutir une initiative – à laquelle s'était rallié le Touring Club Suisse – autorisant la Confédération, avec l'argent prélevé sur l'essence, à subventionner des réalisations importantes pour des transports publics urbains. Il n'était pas question de participer à l'exploitation mais de donner l'impulsion, le coup de pouce, analogue à celui accordé au TSOL. Le déficit des finances fédérales a fait tomber cette initiative en 1992. Il faudra du temps pour lui redonner vie. C'est ainsi que le canton de Vaud, qui s'apprête à présenter une réfection et une prolongation du métro Lausanne-Ouchy très ambitieuse et très coûteuse, ne pourra compter que sur ses seules ressources et celles des communes.

Le projet de nouvelle péréquation fédérale prévoit la reconnaissance du trafic d'agglomération, distinct du trafic local ou du trafic régional. La Confédération pourrait en subventionner les investissements... à condition que les cantons prennent en charge la suppression des passages à niveau. L'enjeu est de 30 à 40 millions annuels – et il faudra pour cela modifier la Constitution (art. 86 let b). Délai, huit à dix ans. Bref, on y sera plus vite à pied. *ag*

Médias

Le Journal de Morges, du groupe Edipresse, remonte la Venoge. Il a absorbé il y a quelques années *Le Journal de Bussigny*. Il vise maintenant la région de Cossonay. Les grands éditeurs s'intéressent de plus en plus à la petite presse. Le groupe Presse Alpes-Jura, à nos frontières, fait partie du groupe La Voix du Nord, dont le groupe belge Rossel est aussi actionnaire. En Suisse alémanique, le groupe médiatique BMG (*Basler Zeitung*) a acheté les droits d'édition du mensuel *Reinacher Zeitung*. Le *Wochenblatt* de Reinach a été acheté récemment par Vogt-Schild à Soleure. *cfp*