Se concentrer sur le trafic d'agglomération

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **38 (2001)**

Heft 1476

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1010553

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

Se concentrer sur le trafic d'agglomération

Le trafic de marchandises à travers les Alpes nécessite de trouver des solutions. Mais l'enjeu le plus important de la politique des transports dans les années à venir, c'est avant tout la gestion de la mobilité intérieure.

La gestion de la mobilité vit une période charnière durant laquelle une politique patiemment mise en place devrait produire ses effets… ou montrer son inefficacité. On peut prendre ici toute la mesure du long terme politique, puisque c'est au début des années nonante que la Suisse a posé les premiers jalons d'une stratégie qui devrait développer son plein effet avec l'ouverture des tunnels ferroviaires du Lötschberg de base en 2006-2007 et du Gotthard de base cinq ans plus tard.

Les bouchons de Pâques au Gotthard ont focalisé l'attention sur un épiphénomène de cette politique: l'ouverture progressive de la Suisse aux camions de 34, puis de 40 tonnes. La Suisse n'est d'ailleurs pas la seule à devoir gérer les problèmes liés au trafic de marchandises à travers les Alpes: la France par exemple, qui a redécouvert le rail il y a vingt ans avec le TGV, semble enfin se rendre compte qu'il peut aussi servir à transporter des marchandises. Un argument qui ne sera pas de trop pour convaincre les Savoyards de laisser à nouveau les camions envahir la vallée de Chamonix pour traverser le tunnel du Mont-Blanc, fermé depuis plus de deux ans.

Bien que l'attention se porte sur les Alpes, ce n'est pas dans le canton d'Uri que se joue la politique suisse des transports. Pour nécessaire qu'elle soit, la gestion du trafic de transit n'a en effet que peu d'influence sur le quotidien des Suisses. Il est juste de tout mettre en œuvre pour rendre le rail plus compétitif, pour éviter que les camions ne traversent en trop grand nombre la Suisse et pour limiter les nuisances dont souffrent les vallées alpines. Mais le trafic de transit ne représente que 17 % des prestations de transports de marchandises, tout le reste étant constitué de trafic interne, d'importations ou d'exportations, donc de marchandises consommées, produites ou transformées en Suisse. Et ces 17% de trafic traversent pour les trois-quarts le pays par le train.

Les vrais problèmes de la politique suisse des transports, ce sont, d'une part les 83% de trafic marchandise indigènes, qui vont produire la plus grande part des recettes de la redevance poids lourds, et d'autre part le trafic d'agglomération dont la Confédération ne s'est pour l'heure guère préoccupée. C'est pourtant là que vivent trois Suisses sur quatre et c'est en direction des villes ou à l'intérieur de celles-ci que se font le plus grand nombre de déplacements.

C'est dire si les propositions du groupe d'experts fédéral «Financement du trafic d'agglomération» ont été accueillies avec enthousiasme du côté des cantons urbains et des villes, qui financent, pour l'instant sans soutien, les infrastructures de transports publics et privés dans les agglomérations. Avec comme aberration que Berne participe au prolongement d'un train régional au centre d'une ville mais qu'aucune participation n'est accordée à la construction d'une ligne de tram ou d'un métro. Comme si, une fois les voyageurs rendus à la gare, ils étaient arrivés à destination. Or la valorisation des dépenses importantes de la Confédération pour le trafic régional implique des investissements dans les villes, pour que le voyage «de porte à porte» soit attractif. A défaut, on le sait, pas moyen de convaincre les gens de prendre le train, même avec les meilleures prestations.

Les experts proposent donc de prélever une taxe supplémentaire de 5 centimes sur les carburants pour financer le trafic d'agglomération – transports publics, route et «trafic lent» (piétons et vélos) – à hauteur des 320 millions annuels que rapporterait cette hausse. Cet argent sera bienvenu pour débloquer des projets que villes et cantons ne parviennent pas à financer seuls. La contribution restera d'ailleurs modeste comparée aux 3,6 milliards que la Confédération a injectés dans les routes en 1999.

A noter la proposition, juste, d'un financement de programme plutôt que d'un financement par projet. Ce mécanisme garantira une vision globale plutôt qu'une addition de projets particuliers. Il évitera aussi de privilégier ceux qui peuvent bénéficier d'un soutien fédéral, même s'ils ne sont pas les plus efficaces. C'est d'ailleurs par ce moyen que Zurich a réussi, il y a vingt ans déjà, à obtenir des financements fédéraux qui rendirent jaloux les autres cantons . *pi*

Route ou rail

En 1950, les prestations de transports de marchandises ont atteint 3171 millions de tonnes-kilomètres, dont 18,5% concernaient du trafic de transit. En 1999, les chiffres ont été multipliés par 10: on a compté 30 502 tonnes-kilomètres, dont 17,2% de trafic de transit. Des pointes à plus de 30% de trafic de transit ont été enregistrées à la fin des années septante et au début des années huitante: le trafic européen augmentait plus rapidement que le trafic suisse. L'écart s'est maintenant comblé. Le rail transportait en 1950 la presque totalité du trafic de transit (587 millions de tonnes-kilomètres contre 1 million pour la route). Cette proportion n'est aujourd'hui plus que de 3 à 1 en faveur du rail.