Transports : l'impasse du chacun pour soi : sans coordination, les programmes d'infrastructures Rail 2035 et Route 2030 risquent d'engloutir des milliards en vain

Autor(en): **Béguelin, Michel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (2019)**

Heft 2238

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1020000

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

exerce sa souveraineté. La boîte à idées *Foraus* vient de le rappeler en énonçant *«10 propositions pour construire un consensus interne en vue d'un accord institutionnel»*. L'UE n'accepte pas les mesures d'accompagnement helvétiques parce qu'elles discrimineraient les travailleurs et les entreprises européennes en les soumettant à des conditions plus sévères que celles en vigueur pour les salariés indigènes? Alors examinons comment parvenir à une égalité de traitement.

Par exemple, en renforçant la responsabilité solidaire de l'entrepreneur helvétique faisant appel à des travailleurs détachés ou à des sous-traitants européens pour compenser l'affaiblissement de l'obligation de caution. Les contrôles effectués sur les travailleurs détachés sont-ils trop lourds comme nous le reproche l'UE? Le nombre de cas de *dumping* enregistrés par le Seco justifient néanmoins leur maintien. Mais plutôt que de les affaiblir, appliquons-les aux entreprises suisses. Etendons le champ d'application des conventions collectives de travail (CCT) aux secteurs sensibles à la pression sur les salaires. Imposons des contrats-types de travail là où, en l'absence de CCT, règne une sous-enchère salariale.

On aurait aimé entendre ces propositions dans la bouche des syndicats dès la fin des négociations avec Bruxelles. Au lieu de leur bouderie qui jusqu'à présent n'a pas fait avancer le dossier d'un pas. Des suggestions que le Conseil fédéral aurait également pu faire s'il avait assumé pleinement sa fonction directoriale.

Voilà donc matière à débattre et solutions à négocier, d'abord entre le patronat et les syndicats, avant que ne se forme une coalition de partis prête à soutenir le projet d'accord institutionnel tel que mis en consultation.

Transports: l'impasse du chacun pour soi

Sans coordination, les programmes d'infrastructures Rail 2035 et Route 2030 risquent d'engloutir des milliards en vain

Michel Béguelin - 05 mars 2019 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/34696

Autant le savoir: dans une quinzaine d'années, sur le Plateau suisse, nous risquons de devoir apprécier – ou subir – deux systèmes également numérisés de transports terrestres: d'un côté, des trains à deux étages plus ou moins longs, tous les quarts d'heure; de l'autre côté, souvent à proximité immédiate, les effets de six pistes d'autoroute parallèles aux voies ferrées.

Les deux systèmes vont bénéficier d'investissements d'infrastructures totalisant officiellement 26,7 milliards de francs au moins (soit 11,9 pour le rail + 14,8 pour la route), sans compter les programmes imbriqués en cours de réalisation.

Curieusement, la complémentarité rail/route, unanimement célébrée, n'existe pas au niveau de ces investissements pilotés par le même département (Detec). Les projets s'additionnent de part et d'autre en toute indépendance. Et pourtant, le bon sens voudrait l'établissement préalable d'une liste des complémentarités positives et négatives permettant ensuite de développer et d'exploiter toutes les synergies possibles entre les deux systèmes. Mais rien n'est fait dans ce sens. C'est le règne du chacun pour soi intégral.

Investir dans les complémentarités

Le rail et la route souffrent d'un même défaut, l'exemple

parfait de la complémentarité négative: le *mélange des trafics de voyageurs et de marchandises.* Cette mixité diminue la capacité des infrastructures respectives et augmente les coûts d'exploitation de chacun des systèmes. L'exemple parfait de complémentarité négative.

Or rien n'est prévu pour détricoter ces deux trafics ou au moins pour esquisser des solutions dans ce sens. Alors que le trafic des marchandises est non seulement le plus approprié pour économiser des surfaces au sol mais aussi le plus facile à enterrer et à automatiser.

Le *projet Cargo Sous Terrain* existe depuis deux ans environ. Première réaction du Conseil fédéral: l'idée est excellente, mais la Confédération ne payera rien. Aujourd'hui, le projet privé avance. Cargo CFF et de nombreuses entreprises de camionnage et de logistique, en pleine complémentarité à cette occasion, sont partenaires. La première étape, qui prévoit l'aménagement du tunnel automatisé liant le nœud logistique de Härkingen (SO) à Zurich d'ici 2030, nécessitera trois milliards de francs.

Sur le même tronçon, le plus encombré du pays avec celui de Genève-Lausanne les deux Programmes de développement stratégique (Prodes) prévoient de leur côté un investissement total rail/route de l'ordre d'une quinzaine de milliards de francs d'ici 2040. Voilà un exemple parfait du cumul des coûts et des nuisances pour la population (usagers et riverains), durant les longues périodes de travaux. En l'état actuel des projets, un gaspillage d'argent et surtout de précieux terrains est donc programmé.

Autre exemple de complémentarité sur le thème souterrain. Le trafic de *marchandises en transit*, qui encombre nos réseaux nationaux, devrait être transféré, au maximum des possibilités, sur le rail, par trains unifiés de 750 mètres. Avec les transversales alpines en service, près du tiers du parcours suisse s'effectue déjà en tunnels. Il reste à donner la priorité à ce transit européen en nombre de tracés sans arrêts sur notre territoire, afin de perturber le moins possible les circulations internes, aussi bien sur la route que sur le rail, et aussi pour diminuer les coûts d'exploitation.

Pour y parvenir, il faut ralentir la vitesse des *trains de voyageurs dans les tunnels* du Gothard/Monte-Ceneri – à l'exemple du tunnel sous la Manche – afin d'optimiser la capacité marchandises. Il s'agit de faire sur cet axe du Gothard exactement ce qui est prévu par Prodes Rail sur le tronçon Bienne-Olten, pour accroître cette même capacité de la ligne du Pied du Jura.

Cette ligne présente un second enjeu, de taille lui aussi. Pour la cohérence de l'horaire cadencé national sur le double axe Lausanne – Zurich, les CFF veulent harmoniser les temps de parcours des deux itinéraires pour les trains voyageurs, via Berne et via Bienne. Ils ont donc choisi de *ralentir* de cinq minutes le tracé via Bienne. Sans cette option en faveur du trafic marchandises, une autre solution aurait été d'*accélérer* de cinq minutes le tracé via Berne. C'est exactement le temps qui continuera de manquer en 2035 entre Lausanne et Berne pour atteindre la capitale en moins d'une heure, la vieille promesse de Rail 2000…

Un choix lourd de sens

Finalement, le choix des CFF est lourd de sens sur deux points supplémentaires. Premièrement, sur le Plateau, ils maintiennent le *nœud gordien d'Olten* où s'entrecroisent à vitesse réduite environ 90% de tous les flux longue distance voyageurs et marchandises du pays. Et deuxièmement, entre Lausanne et Genève devenue maintenant *«la ligne la plus dense du pays, voire sans doute d'Europe»* (670 trains par jour), Prodes ne prévoit rien pour améliorer cette *«situation extrême»* selon Alain Barbey, directeur régional des CFF pour la Suisse romande. Une situation d'autant plus insoutenable qu'il n'existe aucun itinéraire de détournement.

Pratiquement, le rail limite ses ambitions à la généralisation des trains à deux étages transportant jusqu'à 1'300 passagers, au rythme du quart d'heure ou de la demi-heure. Même numérisée, c'est la

variante minimaliste. D'autant plus négative pour le rail que les coûts supplémentaires d'exploitation ne seront pas compensés par des recettes correspondantes. Pour donner un exemple: chaque minute perdue ou gagnée sur la ligne Bienne-Olten vaut 10 millions par an!

Compte tenu des investissements prévus pour les routes nationales durant la même période et de l'évolution des coûts des carburants, les chances d'un transfert de la route vers le rail paraissent nulles en l'état des dossiers. Il n'y a aucun bénéfice à attendre en matière de protection de l'environnement. Le tout pour un investissement de 26,7 milliards, c'est consternant.

Vive la *«planification roulante»*!

Au cours de ce premier semestre, les Chambres fédérales traitent ou vont traiter séparément les deux dossiers rail et route. Heureusement dans le *Message* ferroviaire Prodes 2035 (DP 2234), le Conseil fédéral a introduit pour la première fois le principe de la *«planification roulante»*. Par conséquent, la marge d'adaptation des projets dans le sens d'une complémentarité rail/route systématique existe. Reste à vouloir la mettre en pratique. Il y a de l'espoir.

Le message précité prévoit *«les moyens financiers pour lancer la planification d'une prochaine étape d'aménagement»*. Trois gros projets alémaniques y sont déjà cités autour de Lucerne, de Bâle et de Zurich. Le dénouement effectif du nœud d'Olten, la coordination avec Cargo Sous Terrain, ainsi qu'une solution à la saturation extrême du tronçon Genève-Lausanne, de même que l'optimisation du transit transalpin, devraient aussi y figurer.

Mais avant tout et de toute urgence, il s'agit d'améliorer la coordination entre les offices fédéraux concernés, à savoir l'Office fédéral de routes (Ofrou), celui du développement territorial (ARE) et celui des transports (OFT). A ce niveau, la complémentarité doit être aussi totale qu'exemplaire.

Le défi est particulier: après les investissements prévus, il semble bien que le pays sera pratiquement à la fin des possibilités d'extension des grandes infrastructures de transports *en surface*. Une majorité de la population n'en voudra plus. Les exemples étrangers ne sont pas très utiles: le Japon et la Chine ne sont pas la petite Suisse. Mais alors, notre avenir à l'horizon 2040 est-il celui d'un territoire restreint sachant utiliser aussi son sous-sol, façon Singapour en version alpine?

Les initiatives populaires, otages d'un embrouillamini politico-judiciaire

A quel stade vaut-il mieux contrôler la conformité au droit d'une loi cantonale ou d'une initiative?

Pierre-Yves Bosshard - 08 mars 2019 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/34705

La récente actualité genevoise a mis en lumière l'imbrication des débats politiques et des procédures juridiques dans le processus législatif.

Ainsi, le 10 février dernier, le corps électoral genevois a accepté une loi sur la laïcité de l'Etat. Ses opposants estimaient certaines dispositions contraires aux droits fondamentaux. C'est ainsi que la loi a fait l'objet de recours devant la Cour constitutionnelle cantonale après son adoption par le Grand Conseil, mais la procédure a été suspendue dans l'attente du vote populaire. Certains ont