

# Transports publics: tout n'est pas résolu, tant s'en faut: après un scrutin intempestif

Autor(en): **Weibel, Jean-Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **117 (1991)**

Heft 7

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77599>

## **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.

# Transports publics : tout n'est pas résolu, tant s'en faut

## Après un scrutin intempestif

### Comment en est-on arrivé là ?

On a pu le lire sous la plume de nombreux commentateurs : l'initiative de l'Alliance des Indépendants visant à donner un sérieux coup de pouce aux transports publics venait bien tard. En effet, Rail/Bus 2000, vaste projet d'amélioration de l'ensemble des transports publics suisses (à l'except-

PAR JEAN-PIERRE WEIBEL,  
RÉDACTEUR EN CHEF

tion des réseaux urbains), a été accepté par l'électorat et l'on ne compte plus les mesures visant à améliorer l'efficacité et l'attrait des transports en commun prises sur les plans national et régional.

Pourtant, lorsqu'elle a été déposée, l'initiative (faussement surnommée initiative CFF) n'était pas dépourvue de justification. Il est de fait que pendant une trentaine d'années, jusqu'au début des années quatre-vingt, l'essentiel des investissements publics dans le domaine des transports a bénéficié à la route - et il est permis de douter que le résultat soit à la mesure des sommes investies, la liaison Léman-Bodan étant toujours lacunaire. S'il est vrai que les automobilistes ont largement participé au financement des constructions routières, notamment des autoroutes, il faut bien admettre que lors du début de l'expansion foudroyante de l'automobile, un réseau dense de routes principales et secondaires existait déjà, financé dans le cadre des dépenses générales de toutes les collectivités publiques. D'autre part, le législateur a laissé passer l'occasion d'élaborer pour la route un cadre faisant pendant à celui dans lequel se sont développés - et étioles pendant trois décennies - les transports publics : lorsque la nécessité s'est fait jour de réglementer l'essor de la route dans l'intérêt d'une harmonisation des transports, cela n'a plus été politiquement possible.

L'évolution du trafic, stimulée par un besoin boulimique de mobilité, a fini par imposer la nécessité d'un certain rééquilibrage entre rail et route, entre économie de marché et services publics. L'échec de la politique coordonnée des transports, issue de l'exercice mal maîtrisé que fut l'élaboration d'une conception globale des transports, a été un accident de parcours

probablement inévitable. La conviction a subsisté dans de larges milieux que les problèmes des transports pouvaient être résolus dans le cadre de l'économie de marché, les questions liées à la protection de l'environnement être traitées subsidiairement et les options de demain prises en fonction des critères d'hier.

En un certain sens, la défunte proposition de nouvelles transversales ferroviaires, mettant l'accent sur l'amélioration des axes les plus rentables des CFF, reflétait cette approche purement économique des problèmes. C'était oublier le rôle des services publics pour une certaine péréquation entre régions riches et régions périphériques défavorisées, entre groupes actifs plus ou moins nantis et couches de la population défavorisées par l'âge ou le statut social. Rail 2000 est une proposition respectant mieux un certain devoir de solidarité. Dans cette optique, elle tient compte des objectifs visés par l'initiative récemment repoussée, et qui aurait donc fort bien pu être retirée après le scrutin sur Rail 2000.

### Et le financement des nouveaux projets ?

Une bonne partie de la classe politique suisse - et du bon peuple avec elle - estime que l'adoption de Rail 2000 et celle (vraisemblable, on veut l'espérer) des nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) auront résolu tous les problèmes des transports publics. L'augmentation des coûts prévus de Rail 2000 et les premières estimations de ceux des NLFA - ce coûteux compromis entre Saint-Gothard et Lötschberg-Simplon - montrent qu'il n'en est

rien. Ni les CFF ni la Confédération dans le cadre de son budget ordinaire ne sont en mesure d'en assurer le financement. Lorsque l'on sait combien il est difficile pour la Confédération de trouver de nouvelles ressources, on imagine mal comment le lapin sortirait du chapeau avec le chèque correspondant à ces tâches inévitables.

Dès lors, le recours à une partie des surtaxes prélevées sur les carburants routiers n'est pas si condamnable qu'il y paraît. La rigide doctrine de l'affectation obligatoire de ressources de type fiscal est-elle un tabou ? En des circonstances où c'est l'ensemble du ménage national qui souffre d'embaras d'argent, on peut admettre une certaine péréquation, quitte à modifier quelque peu les étiquettes. Cela est si vrai que l'Allemagne va recourir à un supplément de taxe sur l'essence et le diesel pour financer le rééquilibrage des anciens et des nouveaux Länder. C'est reconnaître qu'il est judicieux de choisir, pour d'inévitables prélèvements supplémentaires, les domaines où ils seront les moins douloureux. Bonn a estimé que c'était le cas pour la route, qui paie son énergie à bas prix, et où les « victimes » des augmentations de taxes peuvent y parer, en limitant leur consommation et en améliorant le rendement de leurs véhicules. Rappelons pour terminer l'une des conclusions du groupe « Transport 2000 Plus »<sup>1</sup> des Communautés européennes - peu suspect de favoriser le rail au détriment de la route : « Les modes de transport doivent être considérés comme un ensemble sur le marché, tous les opérateurs devant bénéficier des mêmes conditions de concurrence, notamment pour l'imputation des coûts d'infrastructure, y compris ceux des nuisances et des pollutions ». Quelqu'un osera-t-il prétendre que cet objectif est déjà atteint ou puisse l'être sans frais ?

Jean-Pierre Weibel

<sup>1</sup> Voir en page B 55 de ce numéro.

