

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **124 (1998)**

Heft 24

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

# Mobilité et aménagement national: les enjeux d'un scrutin

Par Jean-Pierre Weibel,  
rédacteur en chef

423

**E**n septembre dernier, en acceptant le prélèvement d'une redevance sur les poids lourds routiers liés aux prestations (RPLP) – dont ils savaient qu'une partie serait affectée au financement d'infrastructures ferroviaires –, les électeurs suisses ont dit A. Le 29 novembre prochain, ils sont invités à dire B et à approuver la réalisation et le financement de ces projets, soit Rail 2000, revu à la baisse, les nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA), le raccordement au réseau européen à grande vitesse et la protection des riverains contre le bruit.

Après le verdict de septembre, l'acceptation semble un choix cohérent et logique. Les arguments des opposants portent principalement sur les coûts élevés ainsi engagés avec des perspectives aléatoires de rentabilité et sur l'accroc fait à l'orthodoxie financière – la route devant payer pour le rail au-delà des coûts qu'elle occasionne à la collectivité.

Cette orthodoxie est-elle un critère absolu pour des tâches d'importance reconnues, dont on ne peut estimer la valeur en francs et en centimes? Qu'on songe par exemple aux coûts de la scolarité obligatoire, financée par des impôts frappant aussi les contribuables sans enfants: où est l'orthodoxie? Il est aujourd'hui certainement possible de mener les grands projets d'aménagements ferroviaires avec un constant souci d'économie, même s'il ne sont pas voués par essence à une rentabilité rigoureusement chiffrable.

La lenteur est l'un des grands handicaps commerciaux pénalisant le transport de marchandises par le rail. L'augmentation de capacité et l'amélioration du tracé des traversées alpines permettront un gain de temps précieux, améliorant la compétitivité du chemin de fer. A l'effort portant sur l'infrastructure devront s'ajouter ceux à consentir pour la rationalisation administrative et pour l'interopérabilité – terme barbare signifiant qu'un train doit pouvoir circuler de Hambourg à Gênes, par exemple, sans changement de locomotive dû à des alimentations électriques ou des signalisations incompatibles. La technologie nécessaire est disponible, comme on a pu le constater lors des expositions *Eurailspeed*<sup>1</sup> et *Innotrans*<sup>2</sup>, à fin octobre à Berlin. Il appartient aux responsables politiques d'imposer aux administrations ferroviaires l'abandon des exclusives nationales, ainsi que l'accélération des formalités aux frontières.

Le développement spectaculaire des télécommunications n'a pas freiné le besoin de mobilité des personnes<sup>3</sup>. L'aménagement national doit donc en tenir compte, et ce dans l'optique du développement durable.

On sait, et la visite d'*Innotrans* le confirme, que le trafic régional et d'agglomération représente un volume bien plus important que la grande vitesse; satisfaire à la demande dans ce domaine, c'est répondre à des exigences légitimes quant à la qualité de la vie ainsi qu'en matière de gestion de l'énergie et de l'environnement. Or il n'existe pas à ce sujet en Suisse de véritable politique, la Confédération en ayant abandonné la responsabilité aux cantons, à charge pour eux de gérer les moyens qu'elle voudra bien mettre à leur disposition – jusqu'à quand? Les opposants au financement des grandes infrastructures ferroviaires en ont pris argument, affirmant qu'il se ferait au détriment du trafic d'agglomération. Or rien ne permet d'espérer que ce dernier bénéficierait d'un non le 19 novembre. Le choix me paraît donc évident.

<sup>1</sup>Congrès et exposition internationaux de la grande vitesse ferroviaire

<sup>2</sup>Exposition internationale destinée à l'ensemble des fournisseurs du domaine ferroviaire

<sup>3</sup>Voir à ce sujet *IAS* N° 23 du 4 novembre 1998, pp. 409-411: « 73 km de tunnels à travers les Apennins »