Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 37 (2000)
Heft: 1422

Rubrik: Médias

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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*