Mobilité au cœur des Alpes : congestion sur touts les pistes

Autor(en): **Guggenbühl, Hanspeter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **27 (2000)**

Heft 3

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-912480

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

Congestion sur toutes les pistes

DE HANSPETER GUGGENBÜHL

Le trafic automobile a doublé en Suisse depuis 1970. Malgré cela, les Suisses sont restés les champions d'Europe du voyage en chemin de fer.

DÉBRAYER, engager la vitesse, faire cinquante mètres, débrayer, mettre au point mort, s'arrêter. Situation normale un jour ouvrable des années 1970. Les pendulaires de la rive droite du lac se rendent au travail, ça bouchonne devant la place Bellevue à Zurich. Même situation le week-end, mais dans l'autre sens: les citadins, profitant de leur congé, vont à la campagne ou à la montagne et se retrouvent bloqués du côté du lac de Walenstadt. Si l'on avait mis au vote, en 1970, une initiative demandant le doublement du trafic motorisé d'ici l'an 2000, le peuple aurait certainement rejeté une aussi incroyable proposition à une écrasante majorité.

Débrayer, engager la vitesse, la colonne avance. Débrayer, mettre au point mort, la colonne s'arrête. On est en 2000. Des dizaines de milliers d'automobilistes font tous les jours la même expérience. Bouchons avant le tunnel du Baregg, près de Baden, avant l'échangeur de Brütisellen, au nord de Zurich, ou au St-Gothard. Ceux qui sont restés chez eux l'apprennent à l'écoute du bulletin routier toutes les demi-heures à la radio.

Plus de voitures, moins de rentabilité

La situation est-elle restée la même durant ces trente dernières années? Pas tout à fait: dans les années 70, les colonnes se formaient sur une piste, voire sur deux. En 2000, les colonnes se forment sur trois pistes, avant le rétrécissement à deux pistes pour le tunnel du Baregg, par exemple. Le bouchon est la conséquence du succès de la voiture. Et les bouchons n'ont pas contribué, jusqu'à présent, à freiner l'augmentation du parc automobile, pas plus que la crise du pétrole des années septante ou le dépérissement des forêts des années quatre-vingts ou la mise en garde contre les atteintes au climat des années nonante. Même la Suisse, où vivent les champions d'Europe du voyage en chemin de fer, la Suisse, pays modèle qui a toujours prêché la protection de l'environnement et édicté, bien avant les autres pays européens, des normes sévères sur les gaz d'échappement des véhicules à moteur et des industries, n'a pas pu empêcher l'accroissement du trafic.

De 1970 à 2000, le nombre de voitures de tourisme s'est multiplié par deux et demi: 7,2 millions d'habitants possèdent aujourd'hui 3,5 millions de voitures. Durant le même laps de temps, le nombre de kilomètres parcourus a doublé. Le résultat du trafic routier en personnes/km a augmenté de 70 pour cent. Ces chiffres attestent non seulement de la croissance massive du trafic routier, mais aussi de la diminution de l'efficience. En moyenne, une voiture parcourt aujourd'hui moins de kilomètres par année et transporte moins de personnes qu'en 1970. Par contre, les voitures sont plus grandes et plus puissantes. Le trafic ferroviaire a également augmenté depuis 1970, mais dans une moindre mesure. Ainsi, la part du rail au transport total de personnes (personnes/km) est passée de 16 à 13 pour cent. Malgré cela, la Suisse est le deuxième pays du monde, après le Japon, pour ce qui est du transport des passagers en train. 1800 kilomètres en moyenne sont parcourus par année et par habitant dans notre pays.

Une spirale sans fin

Trafic, aménagement du territoire, structure économique et construction de routes se sont respectivement influencés durant ces dernières décennies: l'augmentation des voitures a favorisé la concentration des sites de production, des bureaux et des magasins loin des localités et des gares. Et plus augmentaient les distances entre les habitations et les lieux de travail et centres commerciaux, plus le trafic automobile croissait. Pour fuir le bruit et la puanteur, les gens ont mis toujours davantage de distance entre leur logement et leurs loisirs – utilisant de préférence leur voiture, créant des embouteillages jusque dans les lieux de villégiature.

Plus les gens utilisaient leur voiture pour se rendre au travail, dans les centres commerciaux et pour leurs loisirs, et plus il a fallu de routes. La construction d'autoroutes à quatre et six pistes, de même que l'élargissement et les corrections de tracé des routes cantonales ont autant modifié le paysage helvétique que le développement des villas familiales à l'extérieur des villes et des villages. Et plus il y a de routes, plus il y a de circulation et plus importants sont les embouteillages. Plus il y a de circulation, plus la consommation d'essence augmente et plus les taxes sur le carburant rapportent. Plus les taxes sur le carburant rapportent – elles sont, en Suisse, affectées aux routes – et plus la Confédération et les cantons doivent construire de routes qui occasionnent davantage de trafic et d'embouteillages. C'est une spirale sans fin.

Depuis quelques années, la Confédération encourage le transport ferroviaire pour réduire la circulation routière: de nouvelles voies ferrées pour «Rail 2000» sur le Plateau et deux transversales alpines sous le St-Gothard et le Lötschberg sont actuellement en construction. La Confédération, les cantons et les communes investissent chaque année six à sept milliards de francs dans la construction et l'extension de l'infrastructure pour les transports.

Politique à la traîne

Les interventions politiques pour freiner l'augmentation du trafic n'ont pas manqué. D'innombrables initiatives en vue de limiter la construction des routes nationales et cantonales ou d'introduire des dimanches sans voitures ont été lancées, âprement discutées et finalement rejetées, très nettement la plupart du temps.

Seule l'initiative des Alpes, demandant le transfert de la route au rail du transit transalpin de marchandises jusqu'en 2004 a été acceptée en 1994. Pourtant, la Constitution est déjà dépassée par le trafic: depuis 1994, le trafic routier lourd transalpin a encore augmenté et continuera à croître jusqu'en 2004.

Dans les années nonante, un groupe de jeunes a préconisé un changement radical. Il a lancé une initiative demandant la réduction de moitié du trafic motorisé pour protéger l'environnement et supprimer les embouteillages. Au printemps 2000, le peuple suisse a clairement rejeté cette initiative par 78 pour cent de non.

Tout comme il ne paraissait guère concevable, pour les Suisses des années 70, d'imaginer un doublement du trafic routier, il n'est guère imaginable, pour les esprits des années 2000, que le trafic puisse être réduit de moitié pour retourner au niveau des années 70. Politiquement, rien ne paraît de nature à enrayer la dynamique propre au trafic routier.

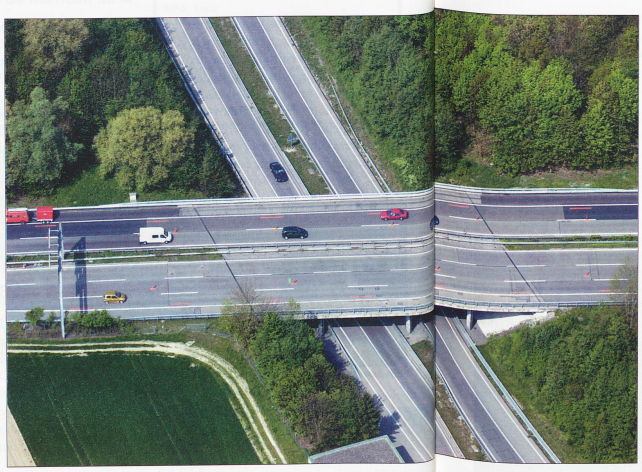


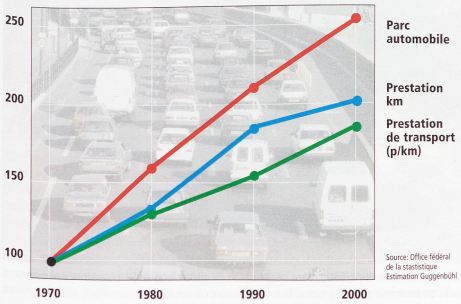
Photo Markus Senn

La Suisse a amélioré son réseau autoroutier. Depuis longtemps, les kilomètres construits sont les plus chers d'Europe. 1,5 milliard de francs y sont consacrés chaque année.

Davantage de voitures, moins d'efficience

Développement du parc automobile, des distances parcourues et de la prestation de transport sur la route de 1970 à 2000

A l'indice: 1970 = 100



Source: Office fédéral de la stastistique
Estimation Guggenbühl

* L'auteur est journaliste libre et membre du Bureau de presse INDEX, spécialisé dans les questions de trafic, d'énergie et d'environnement.