

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **121 (1995)**

Heft 22

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Note de lecture

La politique suisse des transports: un point de vue intégriste

L'un des médecins qui se penchent au chevet de ce grand malade qu'est la politique suisse des transports (ou plutôt le vaste flou qui en tient actuellement lieu) propose un remède de cheval, dans un opuscule d'une quarantaine de pages¹ dont on nous a fait tenir une traduction française, sous le titre «La politique suisse des transports – Un gaspillage de ressources, un non sens européen, ce qu'il faut réformer».

On parle souvent d'intégrisme à propos des écologistes, dont les propositions ou les oppositions sans nuances ignorent les réalités économiques. Ici, nous avons affaire à un économiste intégriste, considérant la politique des transports sous le seul angle de l'économie, excluant toute considération sociale ou écologique. «Ce qui est extrême est indifférent», pourrait-on dire en reposant son ouvrage. Mais voilà: l'auteur est non seulement professeur honoraire d'économie, Dr ès sciences économiques, mais un ancien collaborateur du secrétariat général des CFF. De plus, il a enseigné l'économie et la politique des transports à l'Université de Berne. On ne peut donc ignorer ce qu'il a à nous dire, même si ses vues sont de toute évidence celles d'un homme âgé, qui n'a apparemment pas saisi les mutations intervenues dans les relations entre les domaines politique, économique, social et écologique.

J'abonde dans le sens du professeur Meyer lorsqu'il écrit: «Les échecs [de la politique suisse des transports] ont une cause commune: le défaut de compétence dans la matière à traiter, soit que cette compétence manquait, soit que consciemment, on se soit écarté de ce qu'elle enseignait. [...] Il est certain qu'une réflexion compétente sur les exigences et les moyens est indispensable.»²

A partir de là, les avis divergent. En effet, les seules exigences auxquelles pense le professeur Meyer sont d'ordre économique. Cela le conduit à des postulats dont les plus importants sont irréalistes.

– Mise au rancart de l'initiative des Alpes

Cette initiative a été acceptée au terme d'un scrutin valable. Si, comme l'affirme H.-R. Meyer, elle est inconstitutionnelle, donc illégale, il fallait le remarquer lors de son dépôt. Comment expliquer aux électeurs qui se sont déplacés pour l'approuver que cela ne comptait pas? Voilà de quoi stimuler l'esprit civique, qui n'avait pas besoin de cela...

¹MEYER HANS-REINHARD: «Schweizerische Verkehrspolitik, wirtschaftsfeindlich und europafeindlich», éd. Paul Haupt, Berne, 1995

²On peut se demander où sont passés les étudiants qui ont suivi les cours du professeur Meyer. Apparemment aucun d'entre eux n'a accédé à un poste permettant d'infléchir la politique des transports dans la direction souhaitée.

– Ouverture de nos routes aux convois de 40 tonnes

Cette proposition pourrait être discutée, si notre infrastructure routière était capable d'absorber l'important surplus de circulation qui en résulterait. En effet, le Saint-Gothard, chemin nord-sud le plus court, est aujourd'hui banni aux 40 t, qui empruntent le Brenner ou le Mont-Cenis, détour qu'ils ne feraient plus si nos routes leur étaient ouvertes. Ne parlons pas ici des éléments émotifs liés à ce problème, ni de la position très nuancée des camionneurs suisses à ce sujet.

– Doublement du tunnel routier du Saint-Gothard

Ce postulat, lié au précédent, se heurte à la fois à l'opposition résolue des riverains de l'auto-route du Saint-Gothard et aux lois de la physique, qui dénoncent l'énorme gaspillage d'énergie qui consisterait à perpétuer la montée à plus de 1100 m d'altitude de centaines de milliers de tonnes qui pourraient franchir les Alpes par le rail à 450 m (Saint-Gothard) ou à 800 m (Lötschberg).

Il est à noter que l'un des arguments avancés pour ce doublement est sa capacité de création d'emplois. Venant de la part d'un adversaire des NLFA, soit les plus importants ouvrages prévus dans notre pays, il frise la mauvaise foi...

Davantage de route, moins de rail

L'intégrisme de l'auteur le pousse à promouvoir des solutions essentiellement routières, d'une part, et à l'abandon de la mission de service public du rail, d'autre part.

Sur ce second volet, il subordonne l'assainissement des chemins de fer à une réorganisation préalable. Il ne fait aucun doute que le fonctionnement tant des CFF que des compagnies concessionnées n'a pas encore épuisé toutes les possibilités de rationalisation, même si de grands progrès ont été faits. Mais l'exigence absolue de la couverture des coûts conduirait, si elle était satisfaite, à l'abandon de la mission de service public qui a été à l'origine des CFF et qui subsiste plus que jamais, tant avec l'émergence du facteur écologique qu'avec la nécessité d'une gestion économe de l'énergie.

Notons en passant que la promotion du transfert de la route au rail moyennant d'importants investissements de la part de l'Etat n'est pas une exclusivité helvétique. En effet, le gouvernement néerlandais a approuvé en avril dernier les plans de la nouvelle ligne de 120 km, dite de Betuwe, entre Rotterdam et Emmerich, à la frontière allemande, qui servira à offrir une capacité adaptée à l'évolution du trafic marchandises en provenance et à destination du port de Rotterdam en l'affranchissant des contraintes de la route. Le premier coup de pioche est prévu pour le printemps de 1997 et

la mise en service en 2004 (cette dernière date ne vous rappelle-t-elle pas les NLFA, un certain accord de transit et une initiative diversement appréciée?). Coût estimé: environ 6 milliards de francs, dont 615 millions pour des mesures destinées à préserver l'environnement. Un apport de plus d'un milliard de francs est attendu du secteur privé, probablement moyennant une licence d'exploitation de la ligne.

Ce projet est justifié par l'évolution du transport combiné et bénéficiera d'un encouragement du transfert de la route au rail par des mesures fiscales.

La rentabilité est-elle le jugement de Dieu?

On pourrait se poser la question à la lecture de l'opuscule du professeur Meyer.

La Confédération, les cantons et les communes ont dépensé en 1989 2,3 milliards de francs pour la culture, les sports et les loisirs³, sans que personne ne pose sérieusement la question de la rentabilité de ces domaines, pas plus que celle des paiements directs à l'agriculture, soit 1,73 milliards en 1994⁴!

Le taux de couverture des coûts de la défense nationale ou de la scolarité primaire que pourrait calculer H.-R. Meyer serait nul; doit-on exiger la suppression de ces tâches, au mépris d'obligations fixées constitutionnellement?

Le postulat d'un service public rationalisé de façon optimale, dont les objectifs intègrent des facteurs sociaux et écologiques clairement définis⁵, me semble cohérent avec les autres tâches non rentables assumées par la collectivité, et dont on attend qu'elles soient accomplies avec le même souci d'efficacité.

Ce qui caractérise les transports publics, c'est notamment l'obligation de fournir les prestations annoncées. Or dans ses démarches en vue du remplacement d'un chemin de fer par des autobus, l'Office fédéral des transports admet que l'on tolère de graves perturbations routières cinq jours par an, du fait de l'incapacité des bus à absorber de grandes affluences. Une telle estimation ne saurait évidemment tenir compte de l'imprévisible, qui pourtant se produira: crise de l'énergie, rigueurs météorologiques, manifestations de masse, etc., qui pourront bouleverser les données. Or le rail a largement fait la preuve de sa capacité à répondre à de fortes demandes ponctuelles: un exemple récent en est le service de navettes fourni par le Nyon-St. Cergue-Morez à l'occasion du *Paléo festival*. Je laisse au professeur Meyer le soin

d'imaginer comment des autobus, aux prises avec un raz-de-marée de voitures, auraient pu assurer ce service. Le rail au service de la culture de notre temps n'est peut-être pas rentable, mais tout simplement irremplaçable.

Quand on sait que même le trafic voyageurs sur le tronçon Berne-Zurich n'est paraît-il pas rentable, on peut imaginer le réseau ferré suisse traité avec les remèdes du Dr Meyer...

L'avenir: repli ou esprit d'entreprise rationnel?

La maîtrise de la politique des transports, et en particulier celle du trafic de transit sont des défis. La Suisse est frileuse: au siècle dernier pour le Saint-Gothard et au début du nôtre pour le Lötschberg, ce sont en grande partie des initiatives étrangères qui nous ont doté des lignes alpines dont nous sommes si fiers aujourd'hui et qui ont contribué pendant longtemps à notre prospérité. La gestion de cet héritage nous en impose la remise en valeur permanente; la réalisation des NLFA n'est rien d'autre. Elle comporte de plus un défi aux ingénieurs et aux entrepreneurs suisses, qui n'ont en revanche aucun gain technologique à attendre de l'élargissement des autoroutes de quatre à six pistes. Au moment où s'élabore un réseau ferré européen à hautes performances, la Suisse devrait-elle en rester à l'écart? Alors que s'achève péniblement la réalisation de son réseau autoroutier, est-il pensable qu'elle démantèle, au lieu de le mettre à jour, un réseau de chemin de fer que lui envie le monde entier?

Jean-Pierre Weibel

Cette note de lecture était déjà achevée lorsqu'on a appris le compromis proposé par un groupe de travail interdépartemental de la Confédération, proposant le choix entre deux possibilités d'amalgamation du projet des NLFA. Certes, les deux termes de l'alternative sont propres à réduire les engagements financiers de la Confédération. Toutefois, les conclusions du groupe de travail inspirent deux directions de réflexion.

1. La presse, présentant ces conclusions, n'a pas soufflé mot des conséquences de ce redimensionnement, quelle que soit la solution retenue, en ce qui concerne le respect de l'accord de transit, arrivant à échéance en 2004, et de l'initiative des Alpes, qui doit être mise en vigueur en 2005. Or à cette échéance, la capacité suffisante pour reporter sur le rail l'ensemble du trafic de transit ne sera en aucun cas disponible avec les solutions proposées.

2. Au moment même où la Suisse recule piteusement quant à ses plans ferroviaires, les Pays-Bas et l'Allemagne acceptent d'investir dans une infrastructure destinée à un transfert massif de la route vers le rail. Cherchez l'erreur!

³Source: Office fédéral de la statistique

⁴Entreprise romande N° 2411 du 4 août 1995

⁵En évitant par exemple d'assigner tacitement au chemin de fer des tâches relevant de la protection de l'environnement sans lui en donner les moyens, comme c'est le cas actuellement.