Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 40 (2003)
Heft: 1582

Artikel: Contre-projet Avanti : un cheval de Troie dans les agglomérations
Autor: Nordmann, Roger
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1021612

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: 08.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Un cheval de Troie dans les agglomérations

Après le retrait de l'initiative Avanti, le peuple se prononcera le 8 février sur le contre-projet. *DP* reviendra sur les enjeux généraux de ce contre-projet essentiellement autoroutier. Nous en examinons ici son volet «trafic d'agglomération». Cet aspect spécifique suscite quelques hésitations chez les défenseurs des transports publics.

Dans une disposition transitoire du contre-projet Avanti, il est précisé que, outre l'accroissement et l'élargissement du réseau des routes nationales, le programme d'exécution devrait accorder des contributions pour le trafic d'agglomération, route et rail confondus. Les partisans jouent volontiers cette carte pour favoriser l'acceptation du contre-projet. Ils savent en effet qu'ils améliorent notablement leur chance de l'emporter si les villes et certains défenseurs des transports publics rejoignent leurs camps. En écoutant les propos tenus le 6 novembre par les cadres du DETEC lors d'un «entretien avec les médias», on pourrait même croire qu'Avanti est un projet visant essentiellement à soutenir les transports publics dans les agglomérations. Cette vision propagandiste est évidemment erronée et un examen plus objectif s'impose.

Aujourd'hui déjà, la Confédération dispose de la possibilité juridique de soutenir financièrement les projets de transports urbains sur rail et les travaux visant à séparer le trafic public du trafic privé. Si la crise financière a réduit la manne disponible, elle ne l'a pas supprimée. Ainsi, le métro M2 a pu bénéficier d'un soutien au titre de l'article 56 de la Loi sur les chemins de fer (cf. encadré). Sur ce plan, le contre-projet Avanti n'apporte rien de neuf. En revanche, Avanti permet à la Confédération de participer au financement de routes ordinaires dans les agglomérations. Il s'agit là d'une innovation très discutable, car elle contribuera à relancer la croissance du trafic routier dans les agglomérations.

Une manne pour le réseau autoroutier

Sur le plan du financier, Avanti change complètement la donne en instaurant un fonds spécial séparé du budget ordinaire. Ce fonds sera alimenté essentiellement par les impôts et surtaxes sur les carburants. C'est précisément cette pompe à finance qui allèche certains défenseurs des transports publics et les représentants des agglomérations. Comme le libellé du contre-projet ne mentionne aucun chiffre et délègue au Parlement le choix des priorités, chacun peut y voir ce qu'il veut. Néanmoins, les ordres de grandeur suivants ont été articulés par la Confédération pour les vingt prochaines années: 300 à 350 millions par an pour la construction des infrastructures dans les agglomérations, à partager entre la route et le rail; 1,5 à 2 milliards par an pour le réseau autoroutier. Ce chiffre est contesté par le TCS, qui aspire à 3 milliards par an pour les autoroutes. La comparaison montre que le contre-projet aurait pour effet structurel de favoriser massivement le trafic routier, contribuant à l'engorgement des agglomérations sous une avalanche de trafic motorisé.

Dans le meilleur des cas, la part destinée au rail ne devrait guère dépasser 10 à 15% , contre 85 à 90% pour la route. Mais une grosse incertitude subsiste. En effet, comme le fonds spécial «Avanti» est alimenté par les impôts et surtaxes affectés à la route, il faut modifier la Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) avant d'avoir le droit d'en consacrer une part, fut-elle petite, au rail. Pour les milieux routiers, on devine qu'il sera tentant de lancer un référendum contre cette modification légale, car cela permettrait de monopoliser les moyens financiers pour les autoroutes et le trafic routier d'agglomération. Il va sans dire que le volet routier n'est pas exposé au référendum, car les décisions se prendront par arrêté fédéral simple, sans qu'une modification légale ne soit nécessaire.

Un remède pire que le mal

En réalité, le contre-projet Avanti est une mauvaise réponse au vrai problème que représente le financement des infrastructures lourdes des transports publics dans les agglomérations. Premièrement, il n'apporte aucune garantie ferme pour le financement de ces infrastructures, en raison de l'épée de Damoclès du référendum sur la LUMin. Deuxièmement, le remède est pire que le mal: quel intérêt y a-t-il pour l'environnement et la qualité de la vie à développer les transports publics si, parallèlement, on développe massivement les autoroutes vers les agglomérations? Malgré la migration de certains pendulaires vers les transports publics, on peut déjà prévoir que l'accroissement des capacités autoroutières amènera du trafic routier dans les villes par un effet d'entonnoir. Le phénomène a déjà été observé lors de la mise en service du S-Bahn zurichois. Troisièmement, les énormes moyens absorbés par les constructions autoroutières ne seront pas disponibles pour d'autres tâches, à commencer par le développement des transports publics.

Pour les agglomérations, Avanti est un véritable cheval de Troie. Dans son contre-projet initial, le Conseil fédéral avait choisi une version nettement plus raisonnable. Le lobby routier l'a dénaturé, au point de pousser Moritz Leuenberger à bouder «l'entretien avec les médias» évoqué ci-dessus. Seul le rejet de ce contre-projet mégalomane permettra de poser les fondations d'un développement important des transports publics dans les agglomérations. C'est exactement le sens de la proposition que déposera le groupe socialiste aux Chambres lors de la session de décembre. *rn*

Le M2 lausannois

Le canton de Vaud n'a obtenu que septante millions de la Confédération sur les quelques 450 que coûtera l'infrastructure du M2. Or, il n'y aucune raison que ce projet soit moins subventionné que ne l'ont été les autres projets similaires (environ 35%). Pour cette raison, le Conseil d'État vaudois doit poursuivre ses démarches à Berne, en se basant le cas échéant sur l'acticle 86 de la Constitution modifié pour la nouvelle péréquation financière fédérale. En revanche, comme le M2 a déjà reçu un soutien fédéral, il n'est plus éligible à un soutien du fond spécial Avanti. A cet égard, la disposition transitoire de l'article 197 est tout à fait claire : «sont concernée les routes et les voies ferrées pour autant (…) qu'elles ne puissent bénéficier d'un autre cofinancement fédéral».