

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

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

Heft 9

PDF erstellt am: **28.04.2024**

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.

La Suisse a-t-elle une politique des transports?

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

Au moment où ces lignes vont à l'imprimerie, on nous annonce les dernières péripéties du très mauvais feuilleton des NLFA: le Conseil fédéral décide d'attribuer 850 millions de francs aux travaux préparatoires tant du Lötschberg que du Saint-Gothard, tout en restreignant leur utilisation à un cinquième de ce montant. La suite est subordonnée à la solution du problème du financement et – pire encore – au résultat d'une nouvelle votation populaire. Il est clair qu'il n'existe ni politique des transports, ni politique des finances, la recherche d'un apparent consensus en tenant lieu. On aurait souhaité que notre gouvernement fût capable de s'affranchir de la pression de tout *lobby* pour décider autre chose que de repousser l'échéance d'une véritable décision.

A considérer tant ce qui se passe dans notre pays que le déroulement des négociations que nos représentants mènent à Bruxelles avec l'Union européenne, la réponse ne fait guère de doute: la Suisse n'a pas de politique des transports cohérente.

Certaines institutions ou certains milieux en ont une, la leur. On pense évidemment à *Swissair*, dont les ailes sont rognées en Europe, après le refus d'adhésion de la Suisse à l'Espace économique européen, et dont les plans sont liés à la réussite des pourparlers dans toute une série de domaines qui ne sont pas les siens: libre circulation des personnes, transit routier des marchandises, etc. Difficile d'imposer une politique dans ces conditions!

Le département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a bien ses idées, fondées sur l'encouragement du transfert de la route vers le rail du transport des marchandises, mais il n'a manifestement pas les moyens de ses ambitions. Si *Rail 2000* a été victime de la mutation qui a privé les CFF de leur liberté d'action passée et les a soumis à de coûteuses et exténuantes procédures de consultation, conduisant à de monstrueux dépassements des évaluations de coût, les NLFA sont le plus pur et onéreux produit de la recherche de consensus qui tient lieu de politique dans notre pays. En effet, chaque région de Suisse – orientale, centrale et occidentale – avait de bons arguments à faire valoir; trancher pour l'une d'elles revenait non seulement à donner (dans une certaine mesure injustement) tort aux deux autres, mais surtout à en faire des adversaires de la solution retenue. La version des NLFA soumise au vote rassemble tous les avantages, mais à quel prix?

L'une des plus grandes inconnues de ce projet réside dans l'incertitude quant aux capacités de transit qui seront exigées de notre pays, d'où les questions quant à sa rentabilité. Les engagements de la Suisse sur le plan international, tout comme le succès de l'initiative des Alpes réduisent considérablement la liberté de manoeuvre de Berne, puisqu'il faudra répondre par le rail à la demande, dans dix ans au plus tard, coûte que coûte...

Le lobby routier considère la promotion du rail comme une aberration, propre à la seule Suisse. Calembredaines que cela: outre l'Union européenne, même la France, où les routiers ont une influence qui justifie leur désignation de poids lourds, s'active à la planification de nouveaux axes ferrés destinés au transport combiné, par exemple entre Lyon et l'Italie. Pour soulager les agglomérations torturées par le défilé des convois routiers, l'Allemagne a même tenté d'imposer le rail aux camions entre Dresde et Prague (sans succès, faute de base légale).

Le financement des NLFA par une surtaxe (temporaire ou non, telle est la question que se posent d'aucuns) déclenche la polémique chez nous. Sait-on que la France va financer la construction du TGV Méditerranée et du canal Rhin-Rhône par une augmentation des redevances sur les autoroutes? Comme l'on sait que le montant élevé des péages a pour effet de transférer le trafic des poids lourds vers le réseau ordinaire, donc à la fois de pénaliser les autres usagers des autoroutes et de contraindre les collectivités locales à de coûteux aménagements de leur réseau routier, qui est le grand perdant?

Une politique cohérente des transports ne demande pas que d'ambitieux projets de construction (pour la réalisation desquels les spécialistes ne manquent pas), mais la cohésion tant du gouvernement que des partis sur les buts à atteindre et les moyens à y consacrer. C'est ce qui fait cruellement défaut à l'heure actuelle en Suisse, au grand dam des usagers et des citoyens.