

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **124 (1998)**

Heft 17/18

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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.

# Les villes veulent-elles lever le pont-levis?

Par Jean-Pierre Weibel,  
rédacteur en chef

265

Sous ce titre, la Fédération patronale vaudoise réagit à l'évocation, par l'Union des villes suisses, de l'idée de péage routier à l'entrée des grandes villes, comme cela existe déjà ailleurs, sans avoir causé d'apocalypse économique. «Plutôt que de déclencher une nouvelle guerre entre ville et campagne, on devrait mieux réaffecter l'argent de chaque mode de transport là où il est le plus nécessaire», peut-on lire au terme de l'introduction à un article récemment paru dans *Entreprise romande*<sup>1</sup>, qui conclut: «[...] il serait temps d'appliquer le principe maintes fois énoncé dans la Constitution (notamment art. 36 ter) selon lequel l'argent de la route doit être affecté à des tâches en rapport avec le trafic routier. Ce principe vaut également dans les villes.»

Rappelons que le trafic d'agglomération a été le grand oublié de la défunte conception globale des transports de 1978, alors qu'il constitue l'élément le plus important de transport de personnes en Suisse. Cette omission n'a jamais vraiment été corrigée ultérieurement. On peut ainsi à bon droit déplorer que les futures taxes routières aillent entre autres aux transversales ferroviaires alpines, mais sans rien pour les villes.

Cela dit, les propos des patrons vaudois portent essentiellement sur des arguments financiers et économiques, laissant délibérément de côté les deux éléments aujourd'hui incontournables que sont la qualité de la vie et la gestion de l'énergie. Leurs auteurs ne peuvent être que des gens efficacement protégés des nuisances auxquelles sont soumis les citoyens; ils habitent probablement en périphérie, pas trop loin de leurs bureaux, où leur sont réservées des places de parc.

Je les invite à passer par exemple quelques moments entre 7h30 et 8h30 ou 17h et 19h au bord de l'une des grandes artères par lesquelles se déverse le flot de milliers de pendulaires arrivant à Genève ou en sortant. Hâte et fureur y causent un niveau de bruit dépassant toutes les normes, la vitesse excède de loin les 50 km/h (sans réelle possibilité d'intervention pour la police) et l'agressivité y est devenue malade. Je leur suggère de se balader en ville avec une poussette et d'essayer de se faufiler entre les voitures parkées tout au long des derniers centimètres de trottoir (si ce n'est pas sur ceux-ci). Ils pourraient aussi se demander pourquoi tant de beaux balcons sur les immeubles, alors que bruit et puanteur dissuadent efficacement d'y séjourner. Pour mieux se mettre dans l'ambiance, je leur conseille de se fier à la nouvelle règle accordant la priorité aux piétons sur les passages dits de sécurité...

Je ne suis pas persuadé que le péage urbain soit la solution à ces maux, essentiellement dus au grand nombre de pendulaires automobilistes et motocyclistes. Il est en revanche parfaitement évident qu'une amélioration de la vie dans nos villes – y compris pour leurs visiteurs réguliers ou occasionnels – passe par un recours largement accru aux transports publics. Les exemples existent et nous en avons mentionné un ici<sup>2</sup>, qui donne toute satisfaction, comme j'ai pu m'en convaincre depuis lors à plusieurs reprises. Il résulte d'une volonté politique, non seulement de consentir aux nécessaires investissements, mais également de convaincre chacun qu'il y va de l'intérêt de tous, y compris des commerçants des villes! On est évidemment fort loin du sacro-saint principe de l'affectation rigoureuse des ressources défendu par les patrons vaudois. Principe du reste dérisoire: comment remédier à la situation dans les grandes agglomérations par des investissements purement routiers? La promotion des transports publics ne serait-elle pas en rapport avec le trafic routier?

<sup>1</sup>N° 2536 du 22 mai 1998, p. 3

<sup>2</sup>WEIBEL, JEAN-PIERRE: «Intégration de lignes de tram dans un réseau urbain», IAS N° 7 du 17 mars 1993, pp. 105. Ce réseau urbain englobe également les bus et les chemins de fer