

Le métro-ouest sous-dimensionné : le directeur des TL confirme

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **28 (1991)**

Heft 1026

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1020664>

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.

A soutenir, malgré tout

(pi) «Un texte dépassé par les événements» écrivions-nous en avril 1989 à propos de l'Initiative de l'Alliance des indépendants «pour l'encouragement des transports publics», déposée en février 1986 (elle sera soumise au vote le 3 mars prochain). Ce slogan n'a rien perdu de son actualité; mais l'initiative n'ayant pas été retirée, elle mérite d'être soutenue.

Personne ou presque ne conteste les propositions des indépendants qui visent à l'encouragement des transports publics par la Confédération. La quasi totalité des propositions sont d'ailleurs déjà réalisées ou en voie de l'être, y compris la participation aux frais engendrés par le trafic d'agglomération, qui n'est d'ailleurs pas explicitement mentionné dans l'initiative. L'aide de la Confédération aux transports publics s'est élevée en 1989 à près de 2 milliards de francs, contre moins de 100 millions en 1970. Mais hélas, comme nous le disions dans DP n° 1024, tous les projets réalisés n'ont pas réussi à contenir l'augmentation des déplacements privés et des nuisances qu'ils provoquent. Et c'est là que l'initiative fait un pas dans le bon sens: il est en effet proposé de prélever un tiers au moins de la surtaxe et des droits d'entrée sur les carburants pour le financement

des transports publics. Ce prélèvement est un pas vers une approche globale du système des transports: si notre but est de maintenir à son niveau actuel ou de diminuer la consommation d'énergie et d'espace des transports, il faut opérer un transfert des transports privés aux transports publics. Si donc les seconds disposent de plus de fonds pour améliorer leurs prestations, il est logique que le financement des premiers soit diminué d'autant.

Mais cette logique a ses limites. Si l'opération est couronnée de succès et qu'il y a moins de monde sur les routes, il y aura aussi moins d'argent disponible pour continuer à améliorer les transports publics. La vraie solution consisterait à renoncer à l'affectation des taxes (en faveur de constructions routières actuellement) et à respecter une règle simple: il devrait être établi un compte routier et

un compte transports publics tenant compte des coûts internes (construction et entretien des routes, police, etc) et externes (lutte contre la pollution, dégradation des bâtiments, accidents, etc) pour la communauté; chaque compte doit être équilibré; des mesures sociales sont prises pour assurer la mobilité de groupes sociaux précis (personnes démunies, jeunes, etc). L'introduction de telles dispositions n'étant pas pour aujourd'hui, ni pour demain, nous nous rabattons donc, faute de mieux, sur l'initiative des indépendants.

L'argent des automobilistes

Ce qui fait l'intérêt du texte soumis au vote est aussi ce qui rend aléatoire son acceptation par le peuple et les cantons. Les opposants dénoncent déjà un nouveau «gouffre à milliards» et la ponction dans le sacro-saint «argent des automobilistes». Rappelons qu'en février 1983, c'est en effet à une faible majorité (52,7%) que peuple et cantons ont autorisé une extension des possibilités d'utilisation du droit d'entrée et de la surtaxe sur les carburants. Alors qu'ils étaient uniquement destinés à des constructions routières proprement dites, ces fonds peuvent depuis cette date également servir à financer la suppression de passages à niveaux, la promotion du trafic combiné, du transport de véhicules par le train, la construction de places de parc dans les gares et une contribution aux mesures de protection de l'environnement et du paysage nécessitées par le trafic routier. S'ils suivent les mots d'ordre de leurs associations les automobilistes s'opposeront massivement à ce mode de financement qui n'a plus aucun rapport direct avec des tâches routières. Et pourtant, il faudra bien arrêter un jour de construire des routes. Faudra-t-il alors renoncer à percevoir la surtaxe sur les carburants, qui se monte à 30 centimes par litre, comme le prévoit la Constitution? Cette solution ferait croître la consommation de carburant et irait à l'encontre de notre politique énergétique.

Il est décidément temps de trouver d'autres affectations que la construction de routes pour «l'argent des automobilistes», que ce soient des aménagements pour améliorer la qualité de vie des riverains ou des contributions en faveur de modes de déplacement respectueux de l'environnement. ■

LE MÉTRO-OUEST SOUS-DIMENSIONNÉ

Le directeur des TL confirme

(pi) C'est en juin prochain que le Métro-Ouest commencera de circuler entre Lausanne les Hautes écoles et Renens. Nous l'écrivions déjà en mai 1988, au moment du début des travaux: ce nouveau moyen de transport n'offrira pas une capacité suffisante pour transporter une part importante des 13 000 personnes qui se rendent quotidiennement sur le site universitaire en période de cours. Propos qui n'ont jamais été démentis, et qui sont aujourd'hui confirmés par M. Kallenbach, directeur des transports publics de la région lausannoise (24 Heures du 1^{er} février): «Si les Hautes écoles ne décalent pas leurs horaires à cet instant (aux heures de pointe, réd), il y aura des problèmes.»

Encore en juin 1989, lors d'une visite de presse du chantier, le chef du Service des transports et du tourisme assurait les journalistes présents qu'une double voie n'aurait pas été justifiée.

C'est évidemment aujourd'hui un peu tard pour y songer. Reste bien une possibilité pour multiplier par 1,5 les 2400 passagers transportables par heure dans un sens: passer d'une cadence de 10 minutes à une cadence de 7,5 minutes. Seul problème: si cette solution est techniquement possible, le parc actuel de véhicules ne le permet pas. Tant pis. Etudiants, professeurs, personnel administratif continueront de se rendre à l'uni en voiture faute d'une véritable alternative. Ce n'est pourtant pas faute de propositions intéressantes ni de critiques sur la capacité insuffisante du Métro-Ouest dès le stade d'avant-projet; mais toutes ont été en son temps balayées d'un revers de manche. Les experts ont décidé. S'en souviendra-t-on à l'heure du bilan? ■