

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 119 (1993)
Heft: 9

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

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

Transports d'agglomération: l'UVS en appelle au Conseil fédéral

Dans sa requête au Conseil fédéral, l'UVS souligne qu'il y a impérativement lieu, malgré les tâches de caractère national que représentent *Rail et bus 2000*, les *NLFA* ainsi que l'achèvement du réseau des routes nationales, d'apporter une solution aux problèmes des transports d'agglomération. Pour l'UVS, c'est une condition indispensable en vue d'un bon aménagement global des transports, vu que les agglomérations urbaines regroupent environ les deux tiers de la population suisse et qu'elles représentent donc un facteur déterminant du rayonnement de notre pays sur le plan international.

Au sein des agglomérations, le transport individuel notamment a atteint ses limites de capacité. Bouchons de circulation, pollution de l'air et émissions de bruit l'attestent au besoin. Pour les villes, maîtriser les transports d'agglomération tient aujourd'hui de la gageure, et cela malgré d'importants efforts financiers. Ainsi, les villes et les communes suburbaines dépensent annuellement quelque 500 millions de francs pour les transports publics. A cela s'ajoutent des dépenses de l'ordre de 1,3 milliard par année que les villes et les communes – et notamment les agglomérations pour une grande part – versent pour l'entretien des routes au moyen de leurs recettes fiscales. Dans ce dernier montant, il est même fait abstraction des coûts dits non couverts, c'est-à-dire imputables indirectement au trafic, qui sont considérables. Ceux-ci, selon une étude effectuée dans le cadre du Programme national de recherche «Ville et transport», se chiffrent pour 1989, en ce qui concerne le transport individuel, à quelque 260 millions de francs pour la seule ville de Berne.

De l'avis de l'UVS, les buts que vise le Conseil fédéral par l'application des ordonnances sur la protection respectivement de l'air (OPair) et contre le bruit (OPB) ne pourront guère être atteints. En ce qui concerne la protection contre le bruit dans les agglomérations urbaines, l'installation de fenêtres antibruit représente hélas généralement la mesure de dernier recours. Pour la ville de Berne, par exemple, les coûts d'un tel assainissement s'élèvent à quelque 80 millions de francs, dont le financement devrait être supporté pour plus de la moitié par les ressources fiscales. Une situation préoccupante qui est valable pour l'ensemble des villes.

L'UVS invite le Conseil fédéral à procéder à un réexamen de l'OPair et de l'OPB et à coordonner celles-ci avec les autres ordonnances importantes en matière de protection de l'environnement. Dans ce domaine, il y a lieu notamment de mettre en place un nouveau mode de financement. En ce sens, l'UVS approuve l'augmentation de la taxe de base sur les carburants, de 20 centimes par litre, décidée récemment par les Chambres fédérales et approuvée par le souverain.

Dans le cadre de l'adaptation des lois et ordonnances concernant les transports d'agglomération, l'Union des villes suisses appelle le Conseil fédéral à procéder en outre à une harmonisation de l'ordonnance dite «sur les places

de parc près des gares». Si celle-ci permet actuellement un cofinancement des aménagements «Park-and-Ride» à proximité des gares ferroviaires et postales, en revanche son champ d'application ne s'étend pas aux installations de ce type à proximité des stations des transports publics des villes et des communes. Une distinction hautement regrettable qu'il convient, selon l'UVS, impérativement de corriger en vue de promouvoir un transfert modal à la sortie des autoroutes et, partant, d'alléger le volume du transport individuel au sein des agglomérations.

De plus, il y a lieu de procéder à une adaptation de la loi sur les chemins de fer. Que les contributions en faveur des agglomérations urbaines soient aujourd'hui encore l'objet d'une réduction à raison d'un tiers, est une mesure qui dépasse l'entendement en regard du rôle important qu'il convient d'accorder aux transports d'agglomération.

De l'avis de l'UVS, ce train de mesures contribuerait de manière appréciable à améliorer les conditions actuelles des transports d'agglomération.

Source: *die stadt – les villes* N° 1, mars 1993

VIA: le nouveau magazine des CFF

L'an dernier a vu la disparition du *Magazine CFF*, qui avait succédé en 1985 à l'austère *Bulletin CFF*. Le *Magazine* avait trouvé un cercle de lecteurs fidèles, dont un nombre important d'abonnés hors-CFF, qui appréciaient tant sa présentation soignée que l'intérêt d'articles s'adressant avec le même bonheur aux mordus du rail qu'au voyageur occasionnel.

Le nouveau périodique distribué par les CFF s'appelle *Via*. On peut comprendre le choix d'une présentation nettement plus «économique», pour ne pas dire bon marché, puisqu'il est offert et distribué gratuitement sur tout le territoire des CFF; donc essentiellement destiné à alimenter les corbeilles à papier après consultation, et non à être collectionné. On regrettera toutefois que sa présentation se situe absolument en dehors de l'image que Uli Huber et ses collaborateurs ont mis près de 20 ans à créer. Sous l'angle de l'impact visuel, *Via* va carrément à fin contraire; ce nouveau journal se présente sous une forme agressive et l'information offerte – en version *light* – est dévalorisée par un graphisme peu convaincant.

Dans la conclusion du premier numéro, le secrétaire général des CFF écrit: «*Via* souhaite donner un visage et une voix aux chemins de fer fédéraux». Le visage des CFF existait déjà: c'était celui conféré par un design de haute qualité, reconnu l'an dernier à Madrid par onze récompenses internationales. Comment se peut-il que les créateurs de *Via* ne se soient pas inspiré de ceux qui, dans l'entreprise, ont été les artisans de ce succès? Dommage!