

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 124 (1998)
Heft: 17/18

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: 30.01.2025

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

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*¹, 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 ici², 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?

¹N° 2536 du 22 mai 1998, p. 3

²WEIBEL, 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