



Période de suspension 8. Juni 2004, 17:00

Trafic d'agglomération: les cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne et du Tessin unissent leurs efforts.

Le 8 juin, les gouvernements des cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne et du Tessin ont communiqué leurs objectifs communs concernant le trafic d'agglomération dans les régions transfrontalières. Dans leur message, les représentantes et représentants des trois gouvernements cantonaux ont souligné l'importance du transfert sur le rail du transit de marchandises Nord-Sud, tout en précisant que sa réalisation ne doit pas préjudicier le trafic d'agglomération. Ils ont invité les autorités fédérales à mettre en place les bases légales nécessaires à une participation rapide et substantielle au financement des projets de trafic d'agglomération.

Le 8 juin, les cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne et du Tessin ont organisé une réunion d'information commune consacrée au trafic d'agglomération dans les régions transfrontalières. Devant un parterre d'une centaine d'invités composé de membres du Parlement fédéral, de l'Administration fédérale et d'organisations du domaine du trafic d'agglomération, les représentantes et représentants des trois gouvernements cantonaux ainsi que le conseiller national Peter Vollmer ont exposé leurs attentes envers la future politique des transports dans les agglomérations.

Le conseiller d'Etat Ralph Lewin, chef du Département des affaires économiques et sociales du canton de Bâle-Ville, a indiqué qu'une augmentation de 18 à 48% du nombre de kilomètres parcourus par personne et par année est attendue d'ici 2020. Si rien n'est entrepris, les pendulaires, les personnes allant faire des achats de l'autre côté de la frontière, etc., seront de plus en plus nombreux à rester bloqués dans des embouteillages de plus en plus longs. Les villes et agglomérations perdront de leur attrait, en tant que place économique et qu'espace de loisirs. La pollution atmosphérique et le bruit feront fuir leurs habitants. Par conséquent, une politique des transports harmonieuse et efficace doit être mise en place de toute urgence pour préserver la compétitivité des agglomérations bâloise et tessinoise à l'échelon suisse et européen. Après son rejet, partisans comme adversaires du contre-projet à l'initiative Avanti se sont accordés à dire que même si les caisses sont vides ou presque, il faut travailler à des solutions (financières) pour maîtriser le trafic d'agglomération, a ajouté Ralph Lewin. Les deux Bâle comme le Tessin considèrent donc que la Confédération doit absolument s'attacher à faire progresser les choses dans ce domaine et rechercher des solutions adaptées au problème, autrement dit propres à décharger les zones de concentration urbaine des grandes villes et de leurs bassins d'attraction. Cette entreprise est impossible sans la participation financière de la Confédération, a-t-il déclaré en conclusion.

La conseillère d'Etat Barbara Schneider, cheffe du Département de l'aménagement du territoire du canton de Bâle-Ville et présidente du Programme d'agglomération bâloise a décrit les travaux entrepris dans l'Agglomération Trinationale de Bâle (ATB), qui compte 750'000 personnes et regroupe des communes des cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne, d'Argovie, de Soleure ainsi qu'allemandes et françaises. Le vaste inventaire établi sur la base de la stratégie de développement commune ATB adoptée en 2001 et en étroite collaboration avec l'association ATB a permis d'identifier des potentiels d'urbanisation de plusieurs centaines de milliers de mètres carrés de surface brute de plancher ainsi que de définir 160 mesures de trafic. Ici, le terme 'trafic' recouvre le trafic motorisé individuel (TMI), les transports publics et le trafic lent. Afin d'éviter les capacités excédentaires et l'investissement d'argent public dans des infrastructures superflues, l'agglomération bâloise a choisi la voie du développement durable. Le développement du trafic et celui de l'urbanisation doivent être mieux coordonnés, et l'extension du réseau express régional transfrontalier jouera dans ce contexte un rôle primordial. La prochaine étape consiste à analyser la liste des projets et à fixer des priorités en fonction de critères objectifs de coût-utilité. Le modèle régional de transports ATB permet de calculer l'impact des différents projets sur le trafic et de sélectionner les plus efficaces. Les résultats de cette analyse seront discutés dans le courant de l'automne dans le cadre de forums réunissant les communes concernées et les organisations intéressées. L'objectif consiste, selon Barbara Schneider, à élaborer d'ici à l'échéance du nouveau délai fixé par la Confédération un Programme d'agglomération bâloise consensuel, réalisable et efficace.

Le conseiller d'Etat Marco Borradori, directeur du Département du territoire du canton du Tessin, a parlé du réseau des villes tessinoises, dont les pôles sont Bellinzona, Locarno, Lugano et Chiasso-Mendrisio. L'objectif en matière de trafic d'agglomération consiste à gérer l'augmentation prévue du trafic de manière plus durable et d'accroître la répartition modale, qui s'élève actuellement à 14% pour les transports publics et à 6% pour le trafic lent. A cet effet, des plans régionaux de transports interdisciplinaires englobant tous les moyens de transport seront créés et le canton envisage un transfert de compétences à des instances régionales appelées « commissions régionales des transports ».

Le conseiller national Peter Vollmer a souligné la responsabilité du Parlement fédéral dans la mise en place des conditions nécessaires au cofinancement par la Confédération d'une politique du trafic d'agglomération pertinente. Tous les partis politiques s'étant prononcés en faveur de solutions rapides lors de la table ronde du 1^{er} avril 2004 et eu égard aux initiatives parlementaires pendantes, la balle est désormais dans le camp des commissions des transports des deux Chambres. L'importance primordiale des agglomérations pour la place helvétique devrait permettre de réussir enfin une percée dans ce domaine.

La conseillère d'Etat Elisabeth Schneider-Kenel, cheffe du Département de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement du canton de Bâle-Campagne, constate en guise de conclusion que malgré la distance considérable qui

les sépare, les grandes agglomérations tessinoise et bâloise ont en commun de nombreux intérêts et de nombreuses attentes. Leur caractère international leur permettra de bénéficier de solutions souples et basées sur des structures d'ores et déjà en place. C'est la seule manière d'apporter une réponse constructive aux problèmes transfrontaliers. Dans ce contexte, Elsbeth Schneider-Kenel insiste sur le fait que les agglomérations transfrontalières ne doivent en aucun cas être défavorisées par rapport aux autres, et que les instances responsables doivent tenir compte des impératifs internationaux, nationaux et cantonaux, tant sur le plan structurel que politique. Les directives fédérales doivent non pas ajouter aux problèmes et aux obstacles rencontrés par les agglomérations transfrontalières, mais au contraire incorporer leurs particularités politiques pour permettre le cofinancement de projets binationaux et trinationaux. Par ailleurs, les critères d'évaluation doivent leur être adaptés et prendre en considération la norme européenne.

Les attentes exposées par les intervenantes et intervenants seront intégrées dans la relance du programme d'agglomération. Tous les milieux concernés semblent désormais avoir reconnu que la question de l'aménagement du territoire et du trafic dans les zones de concentration urbaine ne peut être ignorée plus longtemps. Il faut agir maintenant, ne serait-ce que pour affirmer et consolider la compétitivité des espaces économiques de la Suisse, pour le bien du pays tout entier.

(env. 8250 caractères)

Compléments d'information

Maria Lezzi, Office des constructions et de la planification du Canton de Bâle-Ville
Tél. 061 267 92 27 Portable 079 745 06 01

Claudio Blotti, Aménagement du territoire, République et canton du Tessin
Tél. 091 814 49 00 Portable 079 500 75 47

A l'intention de la presse: le dossier complet ainsi que les exposés de la réunion d'information sont disponibles sur internet, www.bs.ch/medienmitteilungen