

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1978)
Heft: 438

Artikel: Réseau autoroutier : le piège de l'initiative
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1026970>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.01.2026

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

flammes d'un feu. Aussi longtemps que le soleil brillera et que l'eau coulera, cette terre sera ici pour donner vie aux hommes et aux animaux. C'est pourquoi nous ne pouvons vendre cette terre. »

Chef d'une des principales bandes de Blackfeet du Nord.

« Chaque parcelle de cette terre est sacrée pour mon peuple. Chaque aiguille de pin luisante, chaque rive sableuse, chaque lambeau de brume dans les bois sombres, chaque clairière et chaque bourdonnement d'insecte est sacré dans le souvenir et l'expérience de mon peuple. La sève qui coule dans les arbres transporte les souvenirs de l'homme rouge. »

Chef Seattle, 1854.

La parole aux taciturnes !

Curieux, ce temps qui d'une part encourage chacun à s'exprimer, dénonce les dangers que présente tout « refoulement », proclame les vertus créatives et curatives du « discours » — et d'autre part éprouve une sympathie marquée pour un peuple, une race, un groupe humain, dont l'une des particularités semble être tout au contraire penchant décidé à la taciturnité...

Chassez le naturel...

Qui d'une part aussi se prend d'une défiance grandissante pour sa culture (retrouvant parfois des thèmes développés par Rousseau dans son « Discours sur les sciences et les arts ») et manifeste un goût plus ou moins prononcé pour un retour à la nature, à une vie plus simple, etc. — cependant que d'autre part, il exprime et cette méfiance et ce goût à travers (par exemple) des expositions d'artistes très sophistiqués, organisées dans des musées très officiels, avec l'appui du délégué aux affaires culturelles de la ville ou du canton ou de la Confédération !

* * *

A propos : Avez-vous lu Cherpillod ?

J. C.

Réseau autoroutier : le piège de l'initiative

Le tracé du réseau autoroutier, décidé il y a bientôt vingt ans par le Parlement, fait problème. Après l'euphorie, c'est la grogne !

Si personne ne conteste la contribution de ces voies rapides à la sécurité du trafic, nombreux sont ceux qui ont pris conscience de leurs inconvénients ou qui les subissent.

L'autoroute est d'abord une voie de passage : les régions qui en attendaient un coup de fouet économique ont été déçues. Souvent, elle meurtrit le paysage, et il faut avoir un sens esthétique particulier à l'administration fédérale pour prétendre le contraire. Aux abords des villes, elle a rendu inhabitables des quartiers entiers.

Ce n'est donc pas sans de bonnes raisons que des mouvements se sont constitués un peu partout en Suisse pour lutter contre telle ou telle partie du réseau en cours de construction.

L'initiative « Pour la démocratie dans la construction des routes nationales » propose une solution pour prendre la relève de ces oppositions multiples qui ne peuvent que difficilement s'exprimer dans un cadre légal : à l'avenir, les décisions du Parlement pourraient être combattues en référendum.

A première vue, l'intention est bonne. Mais l'initiative est elle aussi problématique parce qu'elle ignore délibérément les intérêts des collectivités locales et régionales. En effet, elle soumet à l'appréciation de tous les citoyens des tronçons d'autoroutes que vont subir au premier chef des collectivités bien particulières : ainsi, une majorité pourra imposer aux Genevois le raccordement avec la France, aux Valaisans la destruction de la vallée du Rhône ou, à l'inverse, refuser à une région ce qu'elle considérerait encore comme une bénédiction. En bref, le fédéralisme en prendrait un bon coup...

Que se passe-t-il actuellement ? Berne est certes maître du jeu. C'est elle qui détient la compétence

en matière de routes nationales ; mais l'avis des intéressés peut avoir une influence : le vote négatif des Genevois en 1975 n'a rien retranché au pouvoir de la Confédération, mais néanmoins la traversée du canton ne s'est pas faite. Dans d'autres cas, des améliorations ont été apportées à des projets initiaux (tunnels, déplacements du tracé...). Des moyens existent donc pour les cantons, les régions et les localités de se faire entendre. Ils sont pourtant limités : ce sont les autorités locales qui sont surtout consultées et leur avis ne correspond pas toujours, tant s'en faut, à celui de leurs administrés. Bref, c'est le rapport de forces entre Berne et la région qui est déterminant.

Nous pourrions nous arrêter là et préconiser, de concert avec de multiples voix à travers le pays, le rejet de cette proposition, un rejet massif pour cause d'inadéquation au problème posé.

L'affaire est plus délicate.

Les mêmes milieux qui soulignent les possibilités existantes de négociation au sujet du réseau qui reste à construire seront les premiers à proclamer bien haut, en cas de net refus de l'initiative, que le peuple suisse a ainsi manifesté sa volonté de voir réaliser rapidement le programme de 1960... L'initiative de Franz Weber a déjà eu des effets. C'est vrai : le Parlement a décidé de réexaminer certains tronçons. Mais ce coup d'arrêt est tout provisoire ! Les bonnes intentions des Chambres se concrétiseront dans la mesure où l'opposition à la démesure autoroutière restera ferme...

Dans le cas contraire, le lobby automobile est suffisamment puissant et écouté des autorités fédérales pour parvenir à ses fins.

C'est pourquoi, même si l'initiative Weber ne nous satisfait pas, il est important qu'elle obtienne un résultat honorable. C'est la seule manière de faire comprendre l'opposition grandissante à la politique autoroutière tous azimuts qui prédomine encore.

L'enjeu de l'initiative dépasse son objet formel : le « oui » qui exprime l'accord et le « non » qui signifie le refus d'un texte ne permettront pas de prendre vraiment le pouls de l'opinion.