

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1065

Artikel: Mobilité : a plein régime, les yeux fermés
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1021174>

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: 29.01.2026

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

A plein régime, les yeux fermés

Les Chambres fédérales ont réalisé quelques modestes économies dans le budget des routes nationales. Au-delà de la querelle sur une décision qui touche plus particulièrement la Suisse romande, ne faudrait-il pas revoir de fond en comble nos priorités dans le domaine des investissements en faveur de la mobilité ?

(jd) Le réseau autoroutier n'a pas échappé aux mesures d'économies indispensables à la réduction du déficit budgétaire de la Confédération. La coupe opérée par le Conseil national reste modeste — 121 millions sur un budget initial de 1,4 milliard — et ne devrait empêcher ni la poursuite des travaux en cours ni le démarrage des projets prêts à la réalisation. Néanmoins des députés romands, relayés par une partie de la presse francophone, n'ont pas hésité à brandir le vieux slogan de l'arrogance alémanique incapable de prendre en compte les intérêts des minorités et à voir dans cette attitude un nouveau signe de pourrissement politique. Ce recours éculé au complexe du minoritaire maltraité, sur le mode larmoyant, peut flatter peut-être une partie de l'électorat; il ne contribue en rien à poser les véritables termes du débat. En effet la controverse du type «mon réseau est moins développé que le tien» paraît bien dépassée. Tout d'abord la Suisse romande, avec le raccordement Lausanne — Genève, a bénéficié du premier tronçon d'autoroute en Suisse et, pour ce qui est de la densité de son réseau, n'a rien à envier au reste du pays. Ensuite et surtout la réflexion ne peut échapper aujourd'hui à la question de la finalité de l'infrastructure autoroutière et aux limites de la mobilité. Deux illustrations d'actualité.

Elargissez d'abord, assainissez ensuite !

La capacité du réseau actuel est en plusieurs points éprouvée. Entre Lausanne et Genève, il n'est pas rare que la radio annonce ralentissements et bouchons. Même scénario entre Lausanne et Vevey. Le côté Jura du contournement de Lausanne passera à trois pistes. Dans un récent arrêt, le Tribunal fédéral a rejeté les recours contre l'élargissement à trois voies dans les deux sens du tronçon du Grauholz près de Berne. Mais, aspect tout à fait intéressant, les juges ont lié leur décision à l'obligation

pour les autorités bernoises d'élaborer un plan de mesures destiné à limiter au maximum les nuisances, conformément à la législation sur la protection de l'environnement. Elargissez d'abord — c'est-à-dire provoquez une augmentation du trafic — et assainissez ensuite. Etrange logique.

Le flux (très) tendu

La République fédérale allemande est en train de subir les effets de cette autre logique apparente qui prétend améliorer la fluidité du trafic grâce aux tracés autoroutiers. Dans ce pays, le trafic sur les autoroutes a presque doublé en vingt ans et un tiers du réseau est régulièrement engorgé; dans quatre ans, selon les prévisions, c'est la moitié du réseau qui devrait connaître l'asphyxie (*Tages Anzeiger*, 9.12.91). Et avec l'ouverture de l'espace économique, c'est l'Europe entière qui va être saisie d'une nouvelle frénésie de déplacement, avant tout par la route.

En RFA, c'est le système de production

«just in time» (les Français l'appellent le système flux tendu) qui est menacé: il évite les coûts de stockage des marchandises et consiste à livrer les biens de consommation ou les produits semi-finis au moment où ils sont nécessaires. Mais avec l'augmentation des ralentissements et des bouchons, la planification des livraisons devient de plus en plus aléatoire; on cite des cas où le livreur envoie plusieurs camions simultanément avec le même chargement, dans l'espoir qu'un d'entre eux au moins arrivera à l'heure convenue. Ailleurs, on recourt à l'hélicoptère pour éviter la peine conventionnelle prévue en cas de retard.

Les experts en viennent tous à considérer le coût des transports comme la cause des difficultés croissantes de déplacement dues à la surcharge du réseau et comme le moyen de résoudre ce problème. Les moyens financiers manquent pour développer des systèmes alternatifs de transports et l'élargissement de la capacité du réseau routier actuel se heurte à l'opposition des riverains. Reste la solution de réduire le trafic en élévant son prix, c'est-à-dire en lui faisant payer son coût effectif, voire même en introduisant des tarifs dissuasifs, notamment pour le trafic dit «de loisir» estimé en RFA à 50% du trafic automobile privé, et pour les véhicules sous-occupés. Par ailleurs on peut imaginer de définir des charges maximales (contrôles des entrées et des sorties) pour certains tronçons et durant certaines périodes afin d'éviter le chaos. ■

A LAUSANNE ET EN OUGANDA

Place aussi à une autre médecine ?

Médecine «conventionnelle» ou médecine «naturelle» ? Le temps est peut-être venu de dépasser l'opposition. Le 13 novembre dernier, une motion a demandé à l'Université de Lausanne (UNIL) de s'intéresser de plus près aux médecines non-conventionnelles, et le Grand Conseil vaudois a chargé une commission d'étudier le sujet. But avoué de la motion: «*Etudier la création d'une chaire de médecine non conventionnelle, dans l'esprit de créer un lien avec la médecine conventionnelle*». Du côté de la Faculté, on ne peut pas dire que c'est l'enthousiasme. On pouvait s'y attendre.

Si je relève cette information, ce n'est pas dans l'idée perverse de suggérer que

l'on pourrait prolonger le petit jeu de l'utopie au-delà des limites de 1991. Mais je suis frappée par l'écho que je lui trouve dans le dernier numéro de *Médecins sans frontières*, dont le dossier est consacré à la lutte contre le SIDA dans le monde, et plus particulièrement en Ouganda. En effet, MSF-Suisse/Ouganda a décidé de donner son appui à un projet de recherche sur les effets des thérapies traditionnelles utilisées en Ouganda par un grand nombre de personnes atteintes du SIDA: «*Le but de ce projet est d'identifier un ou plusieurs traitements d'une efficacité au moins comparable, sinon supérieure, à celle des thérapies de soutien utilisées chez nous pour certaines manifestations du SIDA*». Il est