

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 37 (2000)
Heft: 1425

Artikel: Transports urbains : quelle ville voulons-nous?
Autor: Marco, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1025981>

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: 18.04.2026

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

Quelle ville voulons-nous ?

Le rejet de l'initiative Actif-Trafic n'a pas fait disparaître le problème des relations entre voiture et environnement – urbain en particulier.

LES QUESTIONS POSÉES par l'initiative Actif-Trafic, rejetée massivement le 12 mars dernier, vont ressurgir à coup sûr. Ces questions doivent impérativement, à moyen voire à court terme, recevoir des réponses radicales, efficaces, sous peine de dégâts considérables à l'environnement et de désordres profonds dans la territorialité humaine.

Il est facile de se gausser de solutions qui veulent réduire sans condition la circulation de 50 % en dix ans, mais il ne faut pas oublier l'extrême violence de l'automobile sur le territoire, notamment dans la ville: destruction du cadre bâti et mort d'homme. C'est pourquoi il faut prendre au sérieux la réaction à cette violence, l'antimobilité primaire, qui s'exprime dans la volonté d'assigner à domicile les populations.

Préconiser le développement des transports en commun grâce à des efforts d'investissement et des subventions des pouvoirs publics, ou appeler à l'utilisation de la bicyclette, voire de la trottinette, à l'auto-partage et au co-voiturage, reste désespérément inefficace. De même que revendiquer une autoroute à six pistes de Zurich à Genève ou des péages aux entrées des villes. A Zurich, le développement du S-Bahn n'a pas freiné la circulation automobile, et élargir une autoroute ne fait qu'accroître le trafic.

Commencer par dessiner la ville

Entre le laisser-aller et la réaction intégriste, il s'agit de prendre en compte d'une part l'ancrage d'ordre culturel de l'automobile dans notre société afin de le critiquer – «l'homo automobilis doit redonner sa place à l'homo sapiens»¹ – et, d'autre part, l'acquis de liberté et d'autonomie que représente la mobilité des personnes afin de le fortifier: en ces temps de grandes vicissitudes dans la territorialité humaine, la mobilité reste un bon moyen de reterritorialisation.

La voie est périlleuse. Pour la parcourir, renversons le raisonnement qui domine aujourd'hui. Au lieu de débattre et de définir d'abord un concept de communication et de transport, – plus ou moins de transports publics, priorité à tel mode de transport, etc. – qui doit permettre ensuite d'élaborer un projet de rues et de routes, de stations

et de parkings, de voies ferrées et de lignes aériennes, éléments d'infrastructures et d'équipements qui constituent un cadre bâti, une ville, pourquoi ne pas commencer par débattre et définir notre vision de la ville? Aborder franchement la question de la ville, opérer des choix à ce niveau, pour ensuite passer à la question des transports urbains et régionaux. Faire de même pour la question de l'habitat. La ville n'est pas une addition de logements ficelés par un réseau de transports publics et privés. Quelle ville avons-nous? Quelle ville voulons-nous? Et comment gouverner la ville? Trois questions préalables, trois réponses indispensables, pour reprendre le dossier des transports publics et celui des relations de l'automobile avec le territoire et la ville. *dm*

¹Dominique Voynet, dans un entretien au *Monde*, 18 août 1998.

CONSEIL NATIONAL

L'effet de Lothar sur les parlementaires

À LA SUITE de l'ouragan Lothar, la Confédération a libéré un crédit de 150 millions de francs, destiné essentiellement aux cantons, pour les mesures et travaux forestiers les plus urgents. La qualité du débat parlementaire sur ce dossier – précipitation, confusion, défense d'intérêts particuliers – n'est guère flatteuse pour les députés. A tel point que le traitement du second volet de l'aide fédérale a été reporté à la session d'été. La palme revient sans conteste au conseiller national zurichois Max Binder (UDC). Par le biais d'une proposition-surprise, il a obtenu du National une somme supplémentaire de 120 millions à distribuer sans condition aucune aux propriétaires des forêts. Une proposition rejetée sèchement par le Conseil des Etats, auquel s'est ralliée la Chambre du peuple revenue à la raison. Des députés de gauche n'ont pas manqué d'apostropher leur collègue: en matière sociale, l'UDC préconise une aide ciblée en faveur des seuls plus démunis, un principe qu'elle semble oublier lorsqu'elle veut arroser sa propre clientèle. *jd*