Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 38 (2001)
Heft: 1483

Rubrik: Transports

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: 04.12.2025

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

L'initiative Avanti fait du sur-place

Le Conseil fédéral opposera un contre-projet à l'initiative Avanti, un monument de simplisme. Mais à terme on ne saurait se contenter de traiter les problèmes de mobilité par des solutions dans le domaine des transports. Des mesures d'aménagement du territoire sont également indispensables.

L'initiative Avanti, qui prétend résoudre les problèmes de congestion routière par de nouvelles routes, est évidemment irrecevable. Ses auteurs, Touring club suisse (TCS) et Automobile club suisse (ACS), sont désarmants de naïveté: à qui fera-t-on croire que la construction d'une troisième voie entre Lausanne et Genève, pour se limiter à cet exemple, contribuera à résoudre durablement les problèmes de trafic sur l'arc lémanique? La théorie se tiendrait si les voitures ne sortaient jamais de l'autoroute. Mais Avanti ne dit rien des accès ni du stationnement des véhicules supplémentaires en ville, endroit où les congestions se reporteront immanquablement. Or on sait que la surface à disposition n'y est pas extensible et que, surtout, elle doit être partagée avec d'autres utilisateurs: piétons (qui ne sont parfois que des automobilistes ayant trouvé une place de parc), cyclistes, transports publics, et autres engins mobiles comme on en voit de plus en plus.

Le Conseil fédéral ne s'est donc pas laissé embarquer dans le populisme automobile et opposera un contre-projet à l'initiative Avanti. Il le fera en acceptant partiellement les demandes de ses auteurs puisque des travaux routiers seront prévus. Mais pas seulement. On sait en effet que la télématique et les limitations de vitesse permettent – aussi efficacement qu'une troisième voie – de mieux gérer le trafic et d'augmenter la capacité de tronçons surchargés. Le gouvernement veut aussi, et c'est la vraie nouvelle, participer financièrement au trafic d'agglomération, comme l'a d'ailleurs proposé en mai un groupe d'experts nommés par Moritz Leuenberger (groupe Bieri, du nom de son président, conseiller aux Etats zougois).

Cette approche globale des problèmes de mobilité est une des conditions de la réussite de tout programme

Subventions aux villes

Les arguments ne manquent pas pour que la Confédération vienne en aide aux villes: c'est là que vivent deux Suisses sur trois et que se situe l'essentiel des places de travail et des activités économiques. C'est dans ces zones aussi que les solutions aux problèmes de mobilité sont les plus coûteuses, en raison du prix des terrains et des contraintes techniques. C'est enfin en ville qu'il est le plus facile de mener une politique coordonnée: le peu d'espace à disposition fait que les mesures prises en faveur d'un mode de transport le sont presque forcément au détriment d'un autre. On ne peut dans ces conditions que développer des politiques coordonnées, tous modes de transport confondus. C'est d'ailleurs ce que prévoit le rapport Bieri: que la Confédération s'engage par des «financements de programmes rail/route».

Remonter aux sources du problème

Cette approche globale des problèmes de mobilité est une des conditions de la réussite de tout programme. Et c'est un des défauts majeurs de l'initiative Avanti, alors même que ses auteurs ne manquent pas une occasion de réclamer le libre choix du moyen de transport… quand il s'agit de s'opposer à des mesures visant à limiter le trafic privé et ses nuisances.

Le contre-projet du Conseil fédéral est donc nécessaire, mais il ne sera pas suffisant car il se situe encore en aval du problème, une fois le trafic généré. Il faut remonter aux sources et intervenir aussi par le biais de l'aménagement du territoire, un domaine où les compétences principales sont aux mains des cantons et des communes. Les instruments existent et commencent timidement à être appliqués: c'est la définition d'une densité d'implantation en fonction du trafic induit ou l'intégration des transports publics dans les équipements obligatoires pour la légalisation d'une zone à bâtir. Mais une impulsion de la Confédération dans ce domaine semble indispensable pour que les cantons cessent de créer du trafic qu'ils ne parviennent ensuite pas à maîtriser. *pi*

Le symbole et la réalité

Des projections de trafic effectuées par l'Office fédéral des routes montrent, avec deux scénarios (+10 et +30% de trafic d'ici à 2020), que les problèmes de congestion ne concerneront pas le Gotthard, mais essentiellement les agglomérations. C'est pourtant le Gotthard qui sert d'emblème à l'initiative Avanti. Ses auteurs ont choisi le symbole plus que la réalité. Le passage alpin est certes régulièrement saturé, mais uniquement lorsque différents trafics s'additionnent: transit marchandise et migrations de loisirs, en plus des déplacements régionaux. Et une partie de la solution est en chantier: ce sont les tunnels ferroviaires alpins qui offriront des capacités supplémentaires importantes pour les marchandises et, accessoirement, pour les voyageurs.