Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 40 (2003)
Heft: 1569

Artikel: Initiative "Avanti" : un choix de société
Autor: Simioni, Olivier
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1021471

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: 06.12.2025

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

Un choix de société

L'initiative «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes» a été déposée le 28 novembre 2000 par les associations routières et l'USAM. Des propositions inacceptables du point de vue écologique et socialement dangereuses.

L'initiative «Avanti» demande tout d'abord une dérogation à l'article 84 de la Constitution fédérale. Les routes faisant partie intégrante des liaisons internationales et des réseaux nationaux ne seraient plus soumises à l'interdiction d'augmenter la capacité des voies de transit des régions alpines. C'est une remise en cause de l'Initiative des Alpes votée en 1994. Ensuite, il s'agirait de résoudre les problèmes de capacité sur les tronçons d'autoroute entre Genève et Lausanne, Berne et Zürich, Erstfeld et Airolo. Il faudrait donc élargir à six pistes les autoroutes concernées et construire une deuxième galerie autoroutière au Gothard. L'initiative et/ou le contre-projet seront soumis au vote du peuple en 2004.

Le débat autour de l'initiative «Avanti»est un débat idéologique confrontant deux conceptions fondamentalement différentes de l'espace public.

Un contre-projet mal ficelé

Le Conseil fédéral a proposé un contre-projet relativement général. Il s'agirait surtout de mettre en place des mesures visant à résoudre les problèmes de déplacement dans les agglomérations. Les propositions restent malheureusement assez ambiguës. Le Conseil fédéral veut soutenir les transports publics et la mobilité douce mais admet comme une fatalité l'augmentation du trafic routier, entre 16 et 30% jusqu'en 2020. Tout en refusant le deuxième tube du Gothard et une partie des élargissements à six pistes, il laisse penser qu'il sera favorable à certains investissements routiers pour supprimer les goulets d'étranglements sur les routes nationales.

De leur côté, les Chambres fédérales ont tout d'abord choisi une voie maximaliste en cumulant les propositions de l'initiative et du contre-projet. Cerise sur le gâteau, ces projets seraient financés en partie par un fonds non soumis au frein à l'endettement. Le Conseil des Etats est partiellement revenu en arrière au mois de juin en renonçant à donner la priorité aux voies à six pistes. Mais, en renonçant à deux tronçons particuliers, les conseillers n'en ont pas moins estimé qu'il était temps d'agir pour la route après avoir beaucoup investi pour le rail.

La priorité aux transports en commun

On regrettera que l'incendie meurtrier dans le tunnel du Gothard et les fréquents bouchons renforcent les partisans d'une augmentation des capacités routières, alors même qu'il est indispensable de refonder une politique de la mobilité dont les priorités absolues seraient les transports en commun et la locomotion douce. Les propositions de l'initiative, reprises par les parlementaires des partis de droite, posent en effet d'innombrables problèmes environnementaux (cet été exceptionnel n'aura certainement pas servi de leçon), financiers (de sept à trente milliards de francs prévus selon les estimations et les variantes) et même, paradoxalement, de mobilité (engorgement des villes dû à l'augmentation du trafic).

L'espace public en danger

Le débat autour de l'initiative «Avanti» n'est toutefois pas un combat d'experts. C'est un débat idéologique confrontant deux conceptions fondamentalement différentes de l'espace public. Pour comprendre cette initiative et les contre-projets qui l'accompagnent, il est en effet intéressant de les inscrire dans une réflexion sur l'évolution de la mobilité, de l'espace public et de son occupation. Si l'on prend le cas de la voiture, on voit clairement qu'elle est une forme de prolongement de la sphère privée en dehors de chez soi, un symbole fort de liberté individuelle. Elle est un instrument, en apparence paradoxal, de sociabilité (par la mobilité qu'elle offre) et d'isolement (en permettant d'éviter les rencontres fortuites).

Les partisans de forts investissements pour les routes ne se contentent donc pas de favoriser leur propre mode de transport et de consommation. Ils menacent également le principe d'un espace public où l'on se rencontre plutôt qu'où l'on ne se croise. Ils prennent le risque d'une désertification de certains lieux de vie en commun et d'une ghettoïsation de notre société où favorisés et défavorisés ne se rencontrent plus, où la ségrégation l'emporte sur la diversité sociale.

Au moment où l'on se focalise sur la question de l'insécurité, on serait bien avisé de penser aux méfaits d'un mauvais aménagement du territoire et d'une politique de la mobilité favorisant les déplacements en voiture. Donner la priorité aux transports publics et à la locomotion douce est, au contraire, un moyen excellent d'occupation de l'espace public. En remplissant les trains le soir ou en occupant la rue (à pied) plutôt que d'y passer à toute vitesse, on favorise un contrôle social *soft*, sans caméras, ni policiers. En refusant le principe fondateur de l'initiative (investir dans les routes pour permettre l'absorption du trafic supplémentaire), on donnera peut-être une chance à un espace public plus convivial.

Olivier Simioni