Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 27 (1990)
Heft: 986

Rubrik: Valais

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: 12.07.2025

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

HALTE AU BÉTONNAGE

Une initiative réaliste et cohérente

Nous sommes appelés, le 1er avril, à nous prononcer sur plusieurs initiatives routières: Halte au bétonnage et les trois textes s'opposant à des tronçons autoroutiers contestés, entre Morat et Yverdon, dans le district du Knonau (ZH) et entre Berne et Soleure. Nous entamons aujourd'hui un débat sur ce thème, avec un texte de René Longet. Le lecteur pourra prendre connaissance d'autres avis dans nos prochains numéros.

Communément présentée comme extrémiste, irréaliste, excessive, l'initiative *Halte au bétonnage* n'est rien de tout cela. Elle est en réalité parfaitement conforme aux objectifs majeurs en matière d'aménagement du territoire et de politique des transports, et pose le problème longtemps occulté des relations entre la circulation et la consommation d'espace.

Des recherches récentes (Rapports: *Surface de transports en Suisse*, OFAT, 1989, et *Flächensparen im Strassenverkehr*, PNR Sol, 1989) montrent l'emprise considérable qu'exerce sur le sol, ce bien précieux, rare et non renouvelable entre tous, le développement routier.

L'espace pour se déplacer

En moyenne nationale, le Suisse utilise 25 m² pour se loger, et environ 110 m² pour circuler avec sa voiture. La disproportion est criante, on l'admettra, et en période de crise du logement dans les agglomérations, employer 10% du territoire comme c'est le cas du canton de Genève pour les routes n'est plus acceptable.

D'autant plus qu'à l'aspect gâchis quantitatif s'ajoutent les dégradations qualitatives. Personne ne peut nier les graves atteintes à nos paysages dues aux travaux routiers ces trente dernières années, depuis les multiples routes de desserte en banlieue souvent fortement surdimensionnées, jusqu'au massacre, par exemple, de la Léventine. On n'ignore pas non plus les effets désastreux sur la flore et la faune du morcellement croissant du territoire. Dans les quartiers habités les routes séparent aujourd'hui davantage qu'elles n'unissent. Tout est question de mesure bien sûr mais dans le domaine de l'emprise routière, celle-ci est dépassée: le plateau suisse est aujourd'hui parmi les régions d'Europe à la plus forte densité routière.

Quelle est l'idée la plus déraisonnable: dire qu'il ne saurait y avoir de limite à la construction de routes, ou dire qu'il n'y a en fait aucune raison d'avoir besoin constamment de nouvelles surfaces routières?

L'initiative part de la deuxième hypothèse et propose de plafonner globalement la surface routière à l'état 1986 (un peu comme le Conseil fédéral propose de plafonner la pollution de l'air à l'état 1950-60). Toute nouvelle construction routière devra être compensée par une désaffectation de surfaces de même ampleur dans la région. Notons d'emblée qu'il est tout à fait faux de prétendre qu'il faudrait démolir quoi que ce soit: la compensation se fait par la définition de pistes cyclables, le rétrécissement de chaussées trop larges, l'aménagement de pistes de bus ou de rues résidentielles. Le rapport ci-dessus cité du PNR Sol parle d'économies de l'ordre de 30%, et on voit en analysant la manière dont on a conçu les travaux routiers à ce jour qu'on ne s'est jamais soucié d'économiser le sol: c'est un peu comme dans le domaine de l'énergie.

Par ailleurs, l'initiative comporte une clause dérogatoire pour les besoins des régions périphériques, qu'il n'est pas nécessaire d'interpréter de la manière la plus restrictive possible!

La compensation est déjà réalisée

La compensation que l'initiative demande s'applique dans deux situations différentes:

— Dans le cas des routes déjà existantes, construites depuis 1986 (en fait depuis le 30 avril), il faut examiner les possibilités de compensation envisageables. Compte tenu des indications fournies ci-dessus, je ne vois aucun problème majeur d'application de cette disposition. Une étude effectuée dans le canton de Zurich montre même que spontanément les pouvoirs publics ont procédé à des changements d'affectation de portions de chaussées d'une importance telle que la compensation y est déjà réalisée!

— Pour l'avenir, la question qui est posée est celle des besoins futurs. On se demande tout de même ce qui pourrait nécessiter une poursuite du développement des infrastructures routières, alors que la population reste stable, et que l'on espère que les investissements consentis pour Rail 2000 et les transports publics dans les agglomérations serviront à quelque chose!

L'initiative est contraignante, certes, mais il le faut: elle n'est pas plus contraignante que les dispositions protégeant les forêts ou les zones agricoles, et tout aussi indispensable que celles-ci.

René Longet

VALAIS

Journal électronique

(*pi*) Le Valais disposera bientôt d'un quotidien électronique. La société Echoval, créée dans ce but, proposera en effet aux abonnés du Vidéotex, à partir du 2 avril, des informations locales, un agenda des manifestations, le programme des cinémas, un carnet de deuil et un aperçu de la presse écrite locale et nationale. Le service offrira également des textes originaux — les journaux pourront présenter leur contenu sur une page Vidéotex — ainsi que des appréciations et des notes sur les films et les spectacles proposés. Le service sera payant et coûtera 10 centimes la minute. Il faut un certain courage pour se lancer dans ce genre d'aventure sans l'appui d'un grand groupe de communication, car les utilisateurs du Vidéotex sont encore peu nombreux (38'000 abonnés à fin janvier) alors que le nombre des fournisseurs d'information reste ridiculement bas: 450 à la même date... Chacun des deux groupes attend probablement que l'autre s'étoffe pour faire le pas.