

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 27 (1990)
Heft: 987

Artikel: Votations : une société malade de son béton
Autor: Delley, Jean-Daniel / Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020231>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.01.2025

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

Une société malade de son béton

Après le texte de René Longet sur l'initiative Halte au bétonnage publié dans le dernier numéro, nous poursuivons aujourd'hui ce débat avec trois textes de la rédaction de DP consacrés aussi bien à cette initiative qu'à celles s'opposant à trois tronçons autoroutiers dans les cantons de Vaud, Soleure et Zurich, mais qui doivent être tranchées au niveau fédéral.

Les myopes et les presbytes

(jd) Les raisons de rejeter les quatre initiatives routières sont multiples.

Historiques et politiques: il s'agit de terminer un réseau autoroutier planifié il y a près de 30 ans et de préserver la cohérence de l'ensemble; les régions sur le point d'obtenir enfin leur tronçon comprendraient mal le refus d'une majorité populaire bénéficiant, elle, d'un réseau dense. Cette rupture de contrat risquerait de mettre en péril l'entente confédérale. Plafonner la surface routière de manière globale pourrait conduire à des conflits interminables dans un pays où les compétences en la matière sont distribuées entre l'Etat central, les cantons et les communes: qui déciderait de la désaffectation de quel tronçon pour compenser un nouvel axe? Faut-il prévoir un organisme d'arbitrage qui tranche en dernière instance? Mais alors que deviennent le fédéralisme et l'autonomie communale?

Des raisons relatives à la commodité de la circulation. Indéniablement l'autoroute améliore la sécurité du trafic; elle crée des liaisons plus directes entre les régions et allège les localités du trafic de transit, du moins provisoirement. Et le Conseil fédéral fait preuve d'une logique implacable lorsqu'il affirme: «*Il faudra continuer à construire des routes en raison de l'augmentation du trafic, de goulets d'étranglement ou de congestionnement dans les localités.*»

Bref, le sens commun se trouve sans conteste du côté des adversaires de ces quatre initiatives, qui heurtent de plein fouet le sens de la mesure et notre expérience quotidienne. Le nez sur le problème de la circulation, on ne peut que

rejeter des propositions aussi démesurées. Les myopes votent NON.

Il est une autre manière d'aborder la question, avec plus de recul. Vu d'un peu plus loin, les raisons qui militent en faveur de l'acceptation des quatre initiatives sont de poids. Et tout d'abord, cette interrogation fondamentale: est-il imaginable que se poursuive encore le développement routier selon la dialectique de l'augmentation du trafic qu'il faut bien digérer, mais dont la digestion induit aussitôt une nouvelle augmentation? Est-il acceptable d'investir des dizaines de milliards de francs pour une fluidité dont on sait qu'elle favorise la dispersion de l'habitat, le saccage des paysages, la destruction des milieux naturels et des espèces végétales et animales qu'ils abritent? Est-il raisonnable

de promouvoir la mobilité motorisée alors même que nous sommes engagés dans un vaste programme de lutte contre la pollution atmosphérique et le bruit? Ces investissements sont-ils compatibles avec la croissance qualitative prônée par le Conseil fédéral?

Face à toutes ces interrogations, les initiatives proposent de fixer collectivement des limites, non pas dans une situation de sous-équipement routier, mais dans un pays qui possède le réseau le plus dense d'Europe. On peut regretter la manière abrupte, arbitraire: pourquoi la surface au 30 avril 1986 et non pas une superficie plus restreinte ou quelque peu augmentée? Mais les données statistiques n'indiquent pas un changement des comportements individuels qui conduirait au même résultat, bien au contraire. Les enjeux dépassent de loin le seul problème du trafic: les presbytes votent OUI.

La difficulté, c'est que nous sommes tous ou presque à la fois myopes et presbytes, selon l'intérêt du moment: prêts à tirer profit d'un gain de temps, d'une liaison facilitée, mais prompts à récriminer contre l'axe routier qui jouxte notre logement ou qui massacre le délicieux vallon où nous nous promenions autrefois, préoccupés par l'emprise de l'automobile qui s'approprie le territoire et fait payer son tribut de nuisances, vaguement inquiets du monde que nous laisserons à nos descendants. Le résultat de ces votations sera donc une bonne indication de la vue qui prédomine en nous aujourd'hui: la courte vue des myopes ou le recul des presbytes. ■

Initiatives à gros sabots

Sur la méthode

Il y a deux manières de juger une initiative. Ou la considérer comme une initiative de tendance. Fera-t-elle bouger l'opinion, l'autorité politique? Ou examiner son libellé. Quelles seraient les conséquences précises si elle était adoptée?

Il faut choisir: exprimer un état d'esprit ou discuter un texte de loi.

J'ai décidé, après beaucoup d'hésita-

tions antérieures, de les considérer toujours comme des textes de loi devant être appliqués.

A défaut, le sens premier de l'initiative se perd. On n'attend plus du peuple et des cantons une réponse claire, majoritaire; on discute pour savoir si la minorité est significative. De la décision, on glisse au sondage grandeur nature; du choix qui engage, à l'avis formulé sans responsabilité, parce que sans conséquence immédiate.

Donc à cette aune.

Halte au bétonnage

Cette initiative applique à des activités humaines la loi forestière. Si on déboise, on replante ailleurs. Si on construit une route, on en désaffecte pour la circulation une autre.

Mais on ne peut traiter les hommes comme des sapins.

Les compensations se feraient par région, notion floue qui ne correspond pas aux réalités cantonales, où se prennent les décisions. D'où une épreuve de force prévisible ou une tricherie, et d'incroyables contrôles.

L'idée d'un rapport optimal entre la surface consacrée à l'habitation et ses prolongements et la surface affectée à la mobilité n'est pas en soi inintéressante. Mais sa transposition brutale dans les faits par obligation étatique est un mécanisme de pensée totalitaire. On image de la sorte un potentat (que les partisans de cette initiative me pardonnent, je ne les assimile pas; je décris la dérive d'un mécanisme de pensée) qui aurait estimé — chose en soi digne d'intérêt — que le pays ne doit pas avoir de dette extérieure ou que la démographie doit être ascendante et qui transpose l'objectif à atteindre en mesures immédiatement applicables, tel le rationnement ou l'interdiction d'un contrôle des naissances. Cette capacité d'imposer par la contrainte de la loi une idée, sortie de son contexte social, est d'essence dictatoriale.

Bien évidemment le risque est nul en Suisse puisque le peuple décide et que le peuple n'est pas fou.

Le mérite de cette initiative est de révéler, à l'état pur, une perversion politique. Le parti socialiste au lieu de faire sur cet objet, comme si souvent, du suivisme, gagnerait à analyser et à critiquer le contenu totalitaire d'un tel projet.

N1

Sur ce sujet, je sais deux choses. La route de la Broye, que je parcours souvent, est devenue un déversoir à camions. La région d'Arissoules où passera la N1 et que j'aime en promeneur est belle. Je ne tranche donc pas pondérer les intérêts.

Aux arguments connus de tous, j'ajouterai un rappel historique et je soulignerai ce qui, à mes yeux, est déterminant.

Le tracé, prévu dès 1961, est dicté par la géographie. Les premiers constructeurs de chemin de fer y pensèrent; pour un train à grande vitesse, les CFF y songèrent à nouveau. Seuls les intérêts de Lausanne s'y opposèrent. Aujourd'hui, la ville a intérêt à évacuer de l'autoroute de contournement tout le trafic de transit Genève-Berne.

Les Vaudois, à deux reprises, voulurent jouer fin. Ils firent front commun avec les autres cantons romands pour soutenir l'ensemble du réseau autoroutier envisagé. Forts de cet appui les Fribourgeois foncèrent dans la construction de la N12 qui aujourd'hui fait de l'ombre à la N1.

Puis, quand l'initiative Weber proposa de prévoir la possibilité de soumettre à référendum tel ou tel tronçon autoroutier, les Vaudois, sous l'impulsion du conseiller national Delamuraz, encouragèrent l'étude par une commission des tronçons contestés. Cette commission Biel prit son temps, se déclara favorable

à la N1. Alors vint l'initiative Trèfle à 4, quand bien même les Vaudois avaient repoussé une initiative cantonale dirigée contre ce tronçon. Toute ouverture a toujours été utilisée par les opposants dans ce duel de l'édrédon contre le bâton.

L'argument décisif tient à l'aménagement du territoire. Genève-Lausanne constituent dès maintenant une agglomération de dimension européenne: l'osmose entre les deux pôles se fait soit dans la zone industrielle de Gland, soit dans celle d'Ecublens. Or elle a besoin de profondeur. A la base du triangle lémanique il faut un sommet, c'est Yverdon. Mais Yverdon ne peut, sans d'excellentes communications, jouer pleinement ce rôle. D'où l'importance de la N1.

Certes, cela fera trois autoroutes à faible distance.

Mais, chacune a sa destination propre; et elles ne se rapprochent que là où se noue le faisceau. ■

Un peu d'imagination, que diable !

(pi) J'aime la rigueur avec laquelle André Gavillet aborde les initiatives. Ce sont des textes de loi qui devront entrer en vigueur, et c'est comme tels qu'il faut les discuter. Mais cette règle, appliquée dans toute sa rigueur, a le défaut d'empêcher les cris du cœur. On ne peut pas en même temps chanter les vertus de la démocratie directe, et reprocher aux groupes de citoyens organisés qui en usent de n'être pas de fins législateurs ou de ne pas parfaitement maîtriser le droit constitutionnel.

Il faut donc rester ouvert aux textes, souvent maladroits pris *stricto sensu*, qui véhiculent des préoccupations majeures. Finalement, le oui ou le non à une telle initiative doit résulter d'une pesée d'intérêts: mon oui contribuera-t-il à faire avancer une cause que je trouve bonne et, en cas d'acceptation, l'initiative permettra-t-elle de résoudre plus de problèmes qu'elle n'en créera?

J'ai répondu «non» à la seconde question pour Suisse sans armée, je répondrai «oui» aux deux pour Suisse sans béton.

Car les quatre textes sur lesquels nous

devons nous prononcer sont résolument tournés vers l'avenir; ils postulent l'abandon d'une idée dépassée — la route est synonyme de progrès et de développement — et obligeront à des recherches dont on ne pourra que se féliciter dans dix ou vingt ans. A l'image du Val-de-Travers qui a basé son développement sur celui des télécommunications après avoir amélioré ses transports publics.

Quoi qu'il en soit, il faudra bien s'arrêter un jour. Alors investissons les milliards économisés dans le béton à redonner à Henniez, à Domdidier, à Dompierre, l'âme d'un village et à «désenclaver» les régions différemment qu'en en détruisant d'autres. Car personne ne me fera croire que les Suisses manquent d'argent ou de cerveaux pour imaginer autre chose que des routes comme signes de progrès.

Plutôt que de continuer à développer une technique sur le déclin, nous devons nous attaquer à la question de la mobilité sans transports pour qu'au *xxi*^e siècle, l'homme puisse vivre en bougeant un peu plus intelligemment. ■