

Initiative "Avanti" : un choix de société

Autor(en): **Simioni, Olivier**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **40 (2003)**

Heft 1569

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1021471>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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.

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'augmen-

tation 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 États 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 re-

fonder 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