

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (1983)  
**Heft:** 673

**Artikel:** Non : un projet unijambiste  
**Autor:** J.D.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1024806>

### **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:** 30.03.2025

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

*l'article constitutionnel rende possible une solidarité entre les divers moyens de transport? Ceux qui sont bien placés pour apprécier la situation, le syndicat des cheminots, en doutent et font voter «oui», par peur d'une concurrence sur le trafic marchandise, rendue encore plus sauvage par la baisse du prix de l'essence qu'entraînerait un «non» majoritaire.*

*Deuxième remarque. Il n'est pas certain que l'opération profite aux cantons. Si les sommes qui leur sont allouées sont prises en compte dans la répartition des tâches Confédération-cantons, il n'y aura pour eux aucun bénéfice. Ce qui calmera du même coup leur humeur routière et dépendière.*

*Quant au fond...*

*L'automobile est un fait. Caisses vides ou caisses pleines n'y changeront rien. Dès lors la question est de savoir si c'est un phénomène disciplinable ou non.*

*Maîtrisable, il l'est. Qu'on en juge par l'extension des rues piétonnières dans la majorité des villes européennes. Et quelle différence entre Rome, où le piéton ne dépasse pas le périmètre du Panthéon, Paris qui balbutie, et, adultes, Munich, Rouen, Copenhague. Cette maîtrise du phénomène automobile marque, n'en déplaise au Colisée ou à l'Arc de Triomphe, le degré de civilisation d'une nation. Or cette maîtrise coûte, et même coûte très cher. Coûteux, le détournement d'une ville, d'un village. Coûteuses les protections contre le bruit, ou l'élargissement des zones décrétées non constructibles pour l'habitat au bord des grands axes.*

*Coûteux, les parkings qui libèrent les centres ou les zones à fortes densité d'habitation.*

*Dès lors, la question essentielle n'est pas celle des caisses vides, pleines, trop pleines. Elle est celle du plan des travaux de chaque canton, de chaque commune.*

*J'ai vu des ingénieurs proposer avec insistance des travaux importants pour corriger trois lacets, sans danger, d'une route en bon état. Absurde. D'autres qui trouvent intolérable, au nom de la fluidité, une limitation de vitesse sur une chaussée sans trottoir qu'empruntent des enfants.*

*Là, sur ce terrain, il faut se battre. Faire, en toutes circonstances, admettre la priorité du respect de la vie sur la vitesse, du respect de la vie sur le bruit. Mais quand des mesures concrètes seront prises dans ce sens, elles ne seront pas gratuites.*

*Que chaque canton fasse connaître son plan d'investissement routier. A recettes affectées, dépenses contrôlées. Là est le vrai débat. A. G.*

NON

## Un projet unijambiste

Il s'agit plus que d'une affaire de gros sous. C'est la politique des transports qui est en jeu dans ce débat sur l'opportunité de maintenir la surtaxe sur les carburants. Soyons précis: tout le monde ou presque est d'accord sur le maintien de cette surtaxe; les avis divergent sur l'affectation de ces sommes.

Le projet qui nous est soumis opte délibérément pour la continuité: la surtaxe — en 1982: 1,2 milliard — sera utilisée exclusivement pour «des tâches en rapport avec le trafic routier». Certes, le Parlement, sans doute pour allécher le citoyen, a prévu une palette de tâches plus large qu'actuellement: suppression des passages à niveaux, promotion du ferroutage et du transport des automobiles par train, construction de parkings de gares, mesures de protection contre le bruit. D'après les premières estimations de l'administration, 120 millions seraient affectés à ces nouveaux buts. Reste donc plus d'un milliard pour l'exploitation et l'entretien des autoroutes, pour l'amélioration et la création de routes nationales et pour la couverture des charges routières cantonales. L'initiative populaire lancée par le TCS a joué son rôle; le Parlement s'est incliné sans combattre. Le financement de l'expansion du réseau routier est assuré.

Il n'est pas question de rêver à la transformation du réseau routier en verts pâturages et à l'élimina-

tion, par un coup de baguette magique, du parc automobile. Chacun ou presque est un automobiliste et un réseau routier est nécessaire. Il s'agit seulement, partant de la situation actuelle, de faire un choix.

Foncer tête baissée dans le développement des routes, c'est ce que préconise le projet. Sans égard aucun pour la «conception globale des transports» — aucune décision prise encore sur ce sujet — c'est-à-dire sans se préoccuper des autres modes de transport.

Or la situation financière des collectivités publiques, mais aussi la densité déjà importante des voies de communication imposent une solution équilibrée. Ce n'est pas en mettant le paquet dans les routes qu'on améliorera la situation des chemins de fer. Accroître la capacité routière ne fait que drainer un trafic automobile supplémentaire qui justifiera ensuite un nouvel effort en faveur de la route.

A quoi sert de subventionner des installations de ferroutage si dans le même temps on élargit les rubans de bitume qui traversent la Suisse? Voyez les tunnels ferroviaires dont le trafic périclète au rythme des percements routiers sous les Alpes.

Les CFF souhaitent l'approbation de l'article constitutionnel. En cas de refus, le prix de l'essence baisserait, ce qui rendrait moins attractif encore le trafic des marchandises par le rail. Faux calcul: à terme, les kilomètres de route créés par la surtaxe sont bien plus dangereux pour eux.

Alors, une politique du tout ou rien, dénoncée dans DP 672 à propos de l'énergie? Les termes du débat sont différents. D'abord, repousser ce projet déséquilibré, unijambiste. Ce refus serait clairement celui des partisans d'une politique globale des transports, où le rail et la route se complètent, où les piétons et les deux-roues trouvent enfin une place. Et la voie serait ouverte à une base constitutionnelle nouvelle. Elle est d'ailleurs déjà en consultation. Mais son sort dépend du scrutin du 27 février.

J. D.