

Routes et autoroutes: Initiatives populaires fédérales

4 FOIS OUI LE 1er AVRIL 1990

*Par René Longet, conseiller national, Genève*

L'initiative Halte au bétonnage propose de plafonner à la valeur du 1er mai 1986, soit 4 ans avant la date de la votation populaire, la surface affectée dans notre pays aux routes. Des exceptions sont admises pour des dessertes de région à habitat dispersé, par une sorte de clause du besoin renforcée. Pour le reste, toute nouvelle extension n'est possible qu'à la condition d'une compensation.

Je ne sais pas si le plafonnement, le contingentement du goudronnage va entraîner un plafonnement de l'usage irrationnel de la voiture. Mais ce qui est sûr, c'est qu'il s'agit d'une contribution bienvenue et importante au principe majeur de l'aménagement du territoire, à savoir l'usage ménager du sol.

Dans le débat sur les transports, on a beaucoup parlé de la pollution de l'air, du bruit, des accidents, un peu des aspects énergétiques (près de 50 % de la consommation suisse de pétrole a lieu sur la route). On a, en revanche, négligé les relations entre transports et gaspillage du sol, autre ressource non renouvelable.

Il est pourtant incontestable que nos paysages sont gravement affectés par les travaux routiers de ces trente dernières années, grands et petits, depuis le massacre de la Léventine, par exemple, jusqu'aux multiples routes de desserte souvent d'une largeur démesurée. Les espaces de vie pour la flore et la faune ont été littéralement taillés en pièces, et les quartiers des villes coupés les uns des autres, si bien qu'on peut dire que les routes au lieu de relier séparent désormais. Tout est question de mesure; dans ce domaine on la dépasse en maints endroits.

Le plateau suisse fait partie des régions d'Europe à la plus forte densité routière, et chacun doit admettre qu'il ne saurait y avoir une croissance illimitée des surfaces goudronnées. Pour la pollution de l'air, on a bien choisi pour cible l'état des années 50 et 60. Pourquoi pas l'état de 1986 pour les routes?

En période de crise du logement n'est-il pas aberrant que le Suisse dispose de 34 m<sup>2</sup> pour se loger et utilise 110 m<sup>2</sup> pour se dépacler? On admettra qu'il s'agit là d'une relation qui n'est pas raisonnable, et que, dans la «bataille pour le sol», il y a mauvaise allocation et gâchis.

L'initiative par conséquent me semble remplir un but tout à fait positif. Mais est-elle réalisable? Qu'en est-il de cette fameuse compensation?

Il serait faux de penser qu'on va automatiquement «rendre à l'agriculture» ou à la zone à bâtir les surfaces routières construites depuis 1986. Des mesures de rationalisation dans l'emploi du sol, à l'instar du domaine de l'énergie, sont possibles, de façon bien plus importante que l'on ne se l'imagine. On parle de réductions possibles de l'ordre de 30%. L'aménagement de pistes pour bus ou vélos, de rues résidentielles, l'adaptation de la largeur des routes aux limitations de vitesse, permettent de trouver des surfaces de compensation en nombre. Et pour l'avenir, espérons tout de même que le développement amorcé des transports publics serve à quelque chose, et que des efforts seront entrepris pour rapprocher l'habitat du travail, si bien que l'aménagement de nouvelles routes ne s'imposera plus.

Au Conseil national, le groupe socialiste s'était abstenu, préférant le contre-projet du groupe vert. Celui-ci ayant été rejeté, reste l'initiative. Celle-ci avait d'ailleurs été soutenue par un Congrès du parti, voici quelques années.

Concernant les trois tronçons de la N1, de la N4 et de la N5 soumis également au vote populaire, ce sont en réalité des cas particuliers du principe général.

Je ne crois pas que cela mène à grand chose de traiter chaque cas spécifiquement.

Juste un mot pour la Suisse romande. On peut effectivement se demander s'il est judicieux d'empêcher l'achèvement (si l'on peut employer ce mot, car un réseau n'est jamais «achevé») de la N1 et de la N5 en même temps. Mais il est, vous en conviendrez, encore plus absurde d'avoir trois autoroutes parallèles: N12, N1 et N5. Deux en tous cas sont de trop.

Quant à nos amis neuchâtelois, ils dépensent une énergie digne d'une meilleure cause. Cessons ce fétichisme routier et admettons aussi qu'il est possible que des voies de communication plus rapides vident encore plus de régions périphériques au profit des centres et des résidences secondaires.

Certains économistes en tout cas le pensent.

La concession qu'il fallait faire a été faite, c'est le retrait de l'initiative sur la N16.

Pour le reste, je crois que nous devons marquer un coup d'arrêt; ces 4 initiatives sont un cri d'alarme, un cri d'alarme face aux excès d'un mode de transport par trop coûteux en nature, en sol, en santé. On peut toujours rêver de solutions meilleures, mais en attendant, le 1er avril, nous dirons 4 fois OUI.