Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 40 (2003)
Heft: 1584

Artikel: Contre-projet "Avanti" : en avant dans le brouillard
Autor: Nordmann, Roger
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1021634

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: 13.07.2025

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

En avant dans le brouillard

Après les aspects relatifs aux agglomérations discutés dans *DP* n°1582, voici une présentation des enjeux généraux du contre-projet «Avanti». Nous le commenterons dans un prochain numéro.

L'initiative «Avanti» prévoyait la construction d'un nouveau tunnel autoroutier au Gothard et l'élargissement des autoroutes Lausanne-Genève et Berne-Zurich. Le Conseil fédéral a tenté d'y opposer un contre-projet très général qui ne mentionnait pas de tronçon, conservait l'interdiction de nouvelles voies au Gothard et incluait la possibilité d'un soutien à l'infrastructure ferroviaire. Dans son message d'accompagnement, le Conseil fédéral désignait dix-neuf tronçons autoroutiers dont la capacité devait être augmentée en première priorité, neuf en seconde priorité et quatorze en troisième priorité, dont le second tunnel routier du Gothard.

Balayant les propositions du Conseil fédéral, les Chambres ont rédigé leur propre contre-projet, sur lequel nous voterons le 8 février. Ce contre-projet, dont l'objectif général demeure l'agrandissement du réseau autoroutier, prévoit:

- la création d'un fonds de financement séparé, alimenté par une part, indéfinie à ce stade, de la taxe sur les huiles minérales.
- l'abolition de l'interdiction de nouvelles routes de transit à travers les Alpes, pour permettre un second tunnel autoroutier au Gothard.

Il ne contient en revanche aucune limite de budget ou ni aucune indication sur les tronçons d'autoroute à construire ou élargir.

Même sans mentionner de tronçons, le texte du Parlement est plus extrême que l'initiative, car il prévoit un important fonds de financement spécial hors budget, alors que l'initiative laissait ouverte la question du financement. Dans ces conditions, les initiants ont salué ce contre-projet et retiré leur propre initiative.

Sur trois autres aspects, le contre-projet «Avanti» ne fait qu'ancrer le statu-quo dans la Constitution. Tout d'abord, il confirme le principe d'achèvement du réseau des routes nationales. Puis, il interdit le trafic de nuit des poids lourds, déjà proscrit par la loi. Finalement, il prévoit la possibilité pour la Confédération de financer le trafic d'agglomération, rail et route. Or l'Etat fédéral dispose déjà - certes indirectement - de cette compétence, employée par exemple pour le contournement de Genève ou le métro lausannois M2. *rn*

La question des coûts

Les défenseurs du contre-projet «Avanti» s'efforcent d'entourer d'un épais mystère la question des coûts liés à l'extension de la capacité des autoroutes. Quant au Conseil fédéral, il ne s'est pas prononcé. Grâce à l'étude Harb commandée par l'association *Actif-trafic*, les projets mentionnés dans le message du Conseil fédéral peuvent être chiffrés précisément, sur la base des variantes les moins coûteuses.

	Milliard de Fr.
Achèvement du réseau des routes nationales selon le Conseil fédéral	18.0
Extension des capacités du réseau des routes nationales (sur la base de l'Etude Harb, 2002) selon le message du Conseil fédéral du 15 mai 2002	
Première priorité du CF: 19 tronçons	13.6
Deuxième priorité du CF: 9 tronçons	2.4
Troisième priorité du CF: 14 tronçons (dont le second tunnel du Gothard)	4.3
Trafic d'agglomération, rail et route, de 2005 à 2024: 300 à 350 millions par an pendant vingt ans	6
Coût total du contre-projet «Avanti»	44,3

Outre le montant de 1,7 milliard de dotation initiale, le fonds serait alimenté par les recettes du compte routier qui sont consacrées actuellement aux constructions autoroutières, c'est-à-dire au maximum 1,5 milliard par an. Cela représente au plus 31,7 milliards de 2005 à 2024, période de réalisation envisagée par les défenseurs du contre-projet. Ce montant est donc sensiblement inférieur au coût du contre-projet.

Il est vraisemblable qu'en cas d'acceptation du contre-projet, les partisans s'estimeront légitimés à mobiliser des recettes supplémentaires. A défaut, le contre-projet ne leur aurait rien apporté de substantiel, si ce n'est la possibilité de détourner pour l'élargissement du réseau les ressources initialement destinées à son achèvement dans les régions périphériques. Pour obtenir des recettes supplémentaires, ils ont en substance deux possibilités. En premier lieu, ils peuvent essayer d'augmenter la surtaxe sur les carburants, en s'exposant alors au référendum. En second lieu, ils peuvent tenter de mobiliser la part actuellement non-affectée de la taxation sur les huiles minérales. Le contre-projet permet en effet au Parlement de détourner ces montants du budget général pour alimenter le fonds «Avanti», sans possibilité de référendum. La somme en jeu est de 1,4 milliard par an, qui s'ajouterait au déficit du budget ordinaire de la Confédération.

Sites officiels:
www.uvek.admin.ch/verkehr/div/00276/index.html?lang=fr&
www.parlament.ch/f/homepage/do-dossiers-az/do-avantiinitiative.htm