

# **COMITE ROMAND CONTRE LES INITIATIVES "CULS-DE-SAC"**

*Case postale 101  
1211 Genève 3  
Tél. 022 786.66.81*

## **Argumentaire**

**contre les initiatives populaires**

**"pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon"**

**"pour un district de Knonau sans autoroute"**

**"contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil"**

Votation fédérale du 1er avril 1990

## TABLE DES MATIERES

<b>1. Historique</b>	<b>1</b>
<b>2. Débats au Parlement fédéral</b>	<b>3</b>
<b>3. Texte des trois initiatives</b>	<b>3</b>
<b>4. Objectifs des trois initiatives</b>	<b>4</b>
<b>5. Arguments particuliers contre les trois initiatives</b>	<b>4</b>
a) tronçon de la N1 entre Yverdon et Morat	4
b) tronçon de la N4 entre Wettswil et Knonau	5
c) tronçon de la N5 entre Bienne et Soleure/Zuchwil	5
<b>6. Arguments généraux contre les trois initiatives</b>	<b>6</b>
- Pour être performant le réseau routier doit être complet	6
- Routes communales et cantonales surchargées	6
- Régions économiquement défavorisées	7
- Les routes nationales: un moyen de lutter contre les nuisances	7
- Rouler plus en sécurité sur les routes nationales	7
- Ne coupons pas les ponts avec la Suisse alémanique	7
<b>7. Réponses à quelques affirmations des initiants</b>	<b>8</b>
- Les autoroutes détruisent le paysage	8
- Les autoroutes font augmenter le trafic	8
- La croix autoroutière est-ouest, nord-sud est déjà réalisée	8
- les autoroutes "mangent" trop de terrain	8
<b>9. Conclusion</b>	<b>9</b>
<b>10 Annexes</b>	<b>10</b>

**Initiatives populaires "Trèfle à 3":**  
**"pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon"**  
**"pour un district de Knonau sans autoroute"**  
**"contre la construction d'une autoroute entre Bienne et**  
**Soleure/Zuchwil"**

---

□ **1. HISTORIQUE**

Par arrêté du 21 juin 1960, les Chambres fédérales ont fixé définitivement le tracé général des routes nationales. Celui-ci a été prolongé à trois reprises (tunnel routier du St-Gothard, contournement de Zurich et Transjurane). En 1977, le Conseil fédéral a été chargé, par voie de motion, de reconsidérer six tronçons contestés:

- N1: Yverdon-Avenches
- SN1/SN3 Zurich: Hardturm - carrefour de Letten - Sihlhölzli
- N4: Wettswil - Knonau
- N6: Wimmis - Zweisimmen - La Lenk - Tunnel du Rawil - Uvrier (N9 Vallée du Rhône)
- N7: Müllheim - Kreuzlingen
- N9: Lausanne est: Corsy - Perraudettaz

Après réexamen, tous les tronçons ont été reconfirmés par arrêté fédéral du 19.12.86 (arrêté fédéral sur les routes nationales) à l'exception de celui de la N6. Certains ont subi des modifications concernant leur tracé et leur classification. Dans l'intervalle, le 26.2.78, le peuple (61,3% non) et les cantons (22) rejetaient clairement l'initiative "démocratie dans la construction des routes nationales". Il faut relever par ailleurs que pour ce qui touche le tronçon de la N1, les citoyens vaudois ont rejeté, à la fin de l'automne 1982, une initiative populaire cantonale qui s'opposait à ce tronçon.

Pour l'heure, le Conseil fédéral ne souhaite pas étendre le réseau routier au-delà des tronçons à construire tels que confirmés en 1986. Il estime ainsi contribuer à la stratégie contre la pollution de l'air. Le gouvernement attend la réalisation de Rail 2000 pour voir s'il est nécessaire ou non de prévoir une extension du réseau des routes nationales au-delà de ce qui a d'ores et déjà été prévu et accepté par les Chambres fédérales. Toutefois, si de nouveaux tronçons devaient s'avérer nécessaires - seconde galerie du St-Gothard, par exemple - la preuve du besoin devrait être fournie et mise en balance avec les intérêts de protection de l'environnement (cf message CF du 25.1.89).

L'Association suisse des transports (AST), constatant que les tronçons manquants du réseau des routes nationales étaient maintenus dans le programme de construction, décide de lancer 4 initiatives conjointes, visant à empêcher la construction d'un tronçon contesté. Appuyée dans sa récolte de signatures par le WWF et la Société pour la protection de l'environnement, elle dépose à la Chancellerie fédérale, le 21.7.87, 4 initiatives populaires:

▪ **"pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon" - N1 (138'836 signatures)**

dont en Suisse romande:

<b>Fribourg</b>	<b>7235</b>	<b>signatures</b>
<b>Vaud</b>	<b>3187</b>	<b>signatures</b>
<b>Valais</b>	<b>330</b>	<b>signatures</b>
<b>Neuchâtel</b>	<b>1273</b>	<b>signatures</b>
<b>Genève</b>	<b>2128</b>	<b>signatures</b>
<b>Jura</b>	<b>869</b>	<b>signatures</b>

▪ **"pour un district de Knonau sans autoroute" - N4 (134'447 signatures)**

dont en Suisse romande:

<b>Fribourg</b>	<b>6707</b>	<b>signatures</b>
<b>Vaud</b>	<b>2980</b>	<b>signatures</b>
<b>Valais</b>	<b>326</b>	<b>signatures</b>
<b>Neuchâtel</b>	<b>1184</b>	<b>signatures</b>
<b>Genève</b>	<b>2538</b>	<b>signatures</b>
<b>Jura</b>	<b>833</b>	<b>signatures</b>

▪ **"contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil" - N5 (133'061 signatures)**

dont en Suisse romande:

<b>Fribourg</b>	<b>6805</b>	<b>signatures</b>
<b>Vaud</b>	<b>2863</b>	<b>signatures</b>
<b>Valais</b>	<b>320</b>	<b>signatures</b>
<b>Neuchâtel</b>	<b>1129</b>	<b>signatures</b>
<b>Genève</b>	<b>2536</b>	<b>signatures</b>
<b>Jura</b>	<b>850</b>	<b>signatures</b>

▪ **"pour un canton du Jura libre d'autoroute" - N16 (132'564 signatures)**

Devant la très forte opposition rencontrée dans le Jura, les initiants ont retiré l'initiative contre la Transjurane (N16) le 21.8.89.

□ **2. DÉBATS AU PARLEMENT FÉDÉRAL**

Dans son message du 25.1.89, le Conseil fédéral recommande le rejet de ces initiatives et renonce à leur opposer un contre-projet. Les Chambres fédérales (CN, automne 89; CE, hiver 89) ont suivi les recommandations du gouvernement et ont voté le rejet des trois initiatives restantes:

<b><u>Votes finals:</u></b>	<b>Initiative contre la N1:</b>	<b>CN, 93:45; CE 38:5</b>
	<b>Initiative contre la N4 :</b>	<b>CN, 91:48; CE, 38:5</b>
	<b>Initiative contre la N5:</b>	<b>CN, 95:49; CE, 38:5</b>

□ **TEXTES DES TROIS INITIATIVES**

■ **Initiative populaire "pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon"**

La constitution fédérale est complétée comme il suit:

*Art. 36<sup>bis</sup>, 7e al. (nouveau)*

*<sup>7</sup>Aucune route nationale ne sera construite ni exploitée entre Morat et Yverdon.*

■ **Initiative populaire "pour un district de Knonau sans autoroute"**

La constitution fédérale est complétée comme il suit:

*Art. 36<sup>bis</sup>, 8e al. (nouveau)*

<sup>8</sup>Aucune route nationale ne sera construite dans le district de Knonau (district d'Affoltern ZH). Aucune route d'accès à une route nationale ne sera exploitée dans le district de Knonau ni sur le territoire de la commune de Birmensdorf ZH.

■ **Initiative populaire "contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil"**

La constitution fédérale est complétée comme il suit:

*Art. 36<sup>bis</sup>, 9e al. (nouveau)*

*<sup>9</sup>Entre Zuchwil et Bienne, aucune route nationale ne sera construite ni exploitée dans les districts de Bucheggberg, Lebern et Büren.*

#### □ 4. OBJECTIFS DES TROIS INITIATIVES

Biffer du réseau des routes nationales et empêcher la construction des tronçons suivants:

- N1 Morat-Yverdon (47 km)
- N4 Wettswil-Knonau (13,5 km)
- N5 Bienne-Soleure/Zuchwil (23 km)

Les arguments des auteurs et des partisans de ces initiatives portent avant tout sur la protection du paysage et celle de l'environnement. Pour eux, le réseau des routes nationales peut parfaitement rester incomplet et inachevé.

#### □ 5. ARGUMENTS PARTICULIERS CONTRE LES TROIS INITIATIVES

##### ▪ a) tronçon de la N1 entre Yverdon et Morat

Les experts fédéraux ont défini trois axes principaux de routes nationales en Suisse romande, en fonction de la répartition des divers centres d'activité. La N1 pour relier Genève à Berne en passant par Yverdon et Morat; la N12 qui vient du Valais et conduit à Berne via Vevey et Montreux; la N5 qui doit desservir le pied du Jura de Neuchâtel à Soleure en passant par Bienne. Ces trois routes sont indispensables pour relier les différentes régions entre elles d'une part et surtout pour absorber un trafic de transit important qui engorge encore à l'heure actuelle certaines agglomérations.

Elles ne font pas double emploi. La N12 est une route nationale de 2e classe, reliant le Valais, la région lémanique de Vevey-Montreux et le Plateau suisse. Ses dimensions sont réduites, elle présente des pentes et des courbes très accentuées qui rendent son utilisation plus difficile en période d'intempéries et particulièrement en hiver. Quant à la N5, son rôle est de desservir les zones particulièrement excentrées du pied du Jura dont c'est le seul lien prévu avec le nord est de la Suisse (Bâle et Zurich).

La N1, pour sa part, est considérée comme la principale route nationale de Suisse, la seule à même de remplir le rôle de transversale est-ouest au sein du réseau routier; la transversale nord-sud de Bâle à Chiasso est assurée par la N2. Le tronçon contesté, entre Morat et Yverdon, atteint une longueur de 47 km. La N1, du Lac Léman au Lac de Constance, atteindrait, une fois terminée, de 390 km. Il serait proprement aberrant de renoncer à combler la lacune manquante. Dans ce cas, les nombreux kilomètres déjà construits ne pourraient jamais remplir véritablement le rôle de délestage du trafic qui est celui de la transversale autoroutière est-ouest.

La raison d'être du tronçon entre Morat et Yverdon a d'autre part des raisons d'être plus locales. En effet, les communes de la Broye souffrent actuellement d'une saturation du trafic. C'est le cas de Cheyres, Font, Avenches, Domdidier, Payerne, pour n'en citer que quelques unes. Toute la région broyarde compte sur le bouclage de la N1 pour se voir soulagée d'un certain nombre de nuisances. Les effets sont importants puisque le délestage du trafic vers la N1 pourrait atteindre 70% dans la région d'Avenches, 45-50% autour de Payerne, 80% sur la route Estavayer-le-Lac.

Enfin, pour ce qui est des atteintes à l'environnement, elles devraient être réduites au minimum en ce qui concerne le tronçon autoroutier dont les impacts seront soigneusement étudiés; en revanche, les modifications, forcements plus anarchiques, qu'il faudra bien apporter au réseau existant si la N1 n'est pas complétée entre Yverdon et Morat, causeraient des dégâts autrement plus importants.

▪ **b) tronçon de la N4 entre Wettswil et Knonau**

Le tronçon de la N4 prévu entre Wettswil et Knonau n'assure pas seulement la liaison entre Zurich, le district du Knonau et la région de Cham, Baar et Zoug, il est aussi destiné à relier la région de Zurich (aéroport de Kloten compris) à Lucerne, au Saint-Gothard et au Tessin. De plus, il fait partie intégrante du réseau européen (E41) reliant le sud de l'Allemagne au Midi.

Ce tronçon n'a été déterminé qu'après étude de plusieurs variantes, qui toutes nécessitaient le percement d'un tunnel. Le projet retenu a été arrêté après avoir été examiné quant à sa nécessité et au bien-fondé de son tracé. La commission d'experts chargée d'examiner les tronçons de routes nationales s'est prononcée en sa faveur, tout comme, à l'époque, la commission fédérale de planification.

L'initiative "pour un district de Knonau sans autoroute" présente d'ailleurs une disposition pratiquement impossible à réaliser. Elle interdit tout raccordement aux routes nationales dans le district de Knonau et sur le territoire de la commune de Birmensdorf. Sans doute les auteurs de l'initiative s'imaginent-ils pouvoir restreindre ainsi le trafic routier. A vrai dire, cette disposition aurait pour conséquence d'empêcher le trafic de transit d'emprunter l'autoroute. Les routes régionales ne s'en trouveraient pas soulagées, bien au contraire. Ce n'est pas en créant des impasses routières que l'on réduit la circulation!

Chacun est parfaitement conscient du fait qu'il faudra mettre en oeuvre tous les moyens nécessaires pour éviter au maximum les atteintes au paysage, lorsqu'il s'agira de réaliser le projet. Partant d'un projet initial qui prenait, en terrain, une surface de 68 ha, des efforts ont déjà pu être faits pour la réduire à 50 ha, dont la majeure partie de ces terrains est d'ores et déjà réservée dans ce but. En empêchant la construction de ce tronçon, l'initiative empêche à la fois le raccordement des routes collectrices régionales aux proches sorties d'autoroute et une nécessaire liaison entre la Suisse centrale d'une part, la Suisse orientale et le nord-est du pays d'autre part. Le trafic est dès lors contraint d'emprunter le réseau local et régional avec la saturation qui en découle fatalement.

c) tronçon de la N5 entre Bienne et Soleure/Zuchwil

La N5 est destinée à absorber le trafic provenant du Jura et aboutissant sur le Plateau. La circulation a augmenté dans une proportion fortement supérieure aux prévisions et des localités comme Bienne, Pieterlen, Lengnau, Granges, Soleure subissent des nuisances dont elles seraient considérablement soulagées une fois achevé le tronçon de N5 entre Bienne et Soleure. En outre, la route cantonale actuellement utilisée accuse un taux de fréquence des accidents inquiétant, taux qui serait nettement abaissé si la route nationale était complétée comme prévu.

La liaison prévue devrait raccorder Yverdon à Luterbach (chacune de ces localités elle-même reliée à la N1) en passant par Neuchâtel, La Neuveville, Bienne et Soleure. C'est donc la région du pied du Jura, fort peu gâtée en voies de communications qui pourrait se trouver reliée directement au Plateau suisse et à la Suisse alémanique. La N5 devrait servir de collecteur du trafic provenant des routes principales et nationale (N16) et redistribuer ce trafic sur la grande transversale N1. Elle est un maillon indispensable du réseau routier national et joue, à l'égard des régions excentrées, un rôle de liaison vital sur le plan économique et social.

De plus, la circulation de plus en plus dense - et les nuisances qui en découlent - notamment aux alentours de Neuchâtel et de Bienne ne pourront être allégées si le tronçon manquant de la N5 n'est pas construit. Il faut savoir qu'à l'heure actuelle, une seule route dessert le pied du Jura, traversant nombre de localités de Bienne à Soleure. Toutes ces communes aspirent à la

tranquillité que pourrait leur amener la N5 enfin complétée. Enfin, il s'agit de prendre en compte aussi les dangers actuels d'une circulation engorgée: la fréquence des accidents est devenue inquiétante et la mise en service d'une route nationale permettrait d'en abaisser le taux.

Par ailleurs, il serait particulièrement injuste qu'une région qui a subi des difficultés économiques et qui a fait des efforts considérables pour retrouver un rythme de croissance satisfaisant se voit privée des voies de communication indispensables au maintien et au développement de ses activités. On sait parfaitement que les régions desservies par des autoroutes bénéficient d'un essor économique notable qui profite à l'ensemble de ses habitants.

Pour ce qui est de la protection du paysage, tout sera mis en oeuvre, comme pour les autres tronçons, pour que la route nationale ne traverse ni des zones d'habitation ni des réserves naturelles protégées ou des zones de délasserment. La surface nécessaire à la construction du tronçon correspond à environ 100 ha dont l'essentiel a déjà été acquis à cet effet.

■ **N1, N4, N5 : trois tronçons indispensables**

Que l'on prenne la N1, la N4 ou la N5, ces trois routes nationales s'avèrent d'indispensables voies de communication. Deux d'entre elles assurent de plus un lien indispensable entre les deux principales régions linguistiques du pays.

Les tronçons contestés par les initiatives "Trèfle à 3" s'avèrent chacun nécessaire pour décongestionner le trafic régional devenu trop dense, bruyant et polluant. On sait que les routes nationales présentent un taux d'accidents qui est - proportionnellement à la longueur du réseau, bien moindre que les routes cantonales ou communales. On peut donc affirmer qu'en offrant au trafic de transit la possibilité de profiter d'un réseau enfin complet des routes nationales, on améliorera sensiblement la sécurité sur les routes.

La protection du paysage, enfin, sera toujours présente à l'esprit de ceux qui seront chargés de réaliser les projets définitifs. Les techniques modernes, la législation sur la protection de l'environnement et la sensibilisation de la population à ce problème sont à cet égard les meilleurs garants que les paysages seront préservés au maximum.

□ **6. ARGUMENTS GÉNÉRAUX CONTRE LES TROIS INITIATIVES**

■ **Pour être performant le réseau routier doit être complet**

Le réseau des routes nationales a été conçu comme un tout reliant les différentes régions du pays entre elles. Des voies de communication performantes sont un élément indispensable à la vie du pays, permettent de lutter contre l'isolement de certaines régions et offrent une liberté de circuler souhaitée par tous. Pour l'heure, le réseau est incomplet. S'il devait le rester, les tronçons déjà construits ne seront jamais utilisés de façon optimale.

■ **Routes communales et cantonales surchargées**

Les routes nationales ont pour principale mission de soulager les routes communales et cantonales du trafic de transit et de remédier aux nuisances subies à l'intérieur d'agglomérations et de villages qui, faute de voies de communication adéquates, se voient traversés quotidiennement par des files de voitures et de camions, avec la pollution et le bruit qui en résultent.

■ **Régions économiquement défavorisées**

Tant la région du pied du Jura ainsi que celle de la Broye dépendent, pour leur développement économique, de liaisons routières rapides avec le reste du pays. C'est à ce besoin que doivent répondre la N5 et la N1. Les tronçons que veulent empêcher de construire les auteurs des initiatives "Trèfle à 3" sont justement ceux qui permettraient, par exemple, de sortir le canton du Jura de son isolement, de faciliter les activités économiques - et donc de créer des emplois - dans la région Sud du Lac de Neuchâtel et particulièrement dans la Broye.

■ **Les routes nationales: un moyen de lutter contre les nuisances**

A l'heure actuelle, certaines localités, comme Domdidier ou Bienne, par exemple, subissent un trafic d'agglomération important, pénible et polluant. La concentration du trafic routier à proximité des lieux d'habitation expose la population au bruit et aux émissions de gaz. Or, c'est justement la mission des routes nationales que de drainer les véhicules qui n'ont nul besoin de traverser les agglomérations mais qui recherchent, au contraire, des voies rapides pour se rendre d'un coin à l'autre du pays. Les initiatives qui, sous prétexte de protéger le paysage et l'environnement veulent empêcher la construction des tronçons manquants du réseau routier, provoqueraient, au contraire, une augmentation des nuisances et ne résoudraient en rien les problèmes de pollution actuels. Si elles étaient appliquées, le trafic ne diminuerait pas pour autant, mais encombrerait de plus en plus des voies déjà surchargées. Elles vont à fin contraire du but qu'elles sont censées poursuivre.

■ **Rouler plus en sécurité sur les routes nationales**

Tous les techniciens de la circulation le savent, des véhicules qui se déplacent assez rapidement mais sans à-coups causent moins d'accidents que ceux qui roulent sur des routes encombrées, à des vitesses moins grandes mais très irrégulières. En complétant le réseau des routes nationales, on le rendra attractif et performant et on apportera des améliorations sensibles à la sécurité routière, pour le plus grand bien des piétons et des deux-roues qui, à l'heure actuelle, font les frais de la saturation des routes cantonales et communales dans certaines régions. (*cf statistiques en annexe*).

■ **Ne coupons pas les ponts avec la Suisse alémanique**

La Suisse romande doit veiller à établir et maintenir toutes les occasions de relations, de communications et de liens avec la Suisse alémanique, pour des raisons économiques, sociales et pour la cohésion du pays. Les initiatives du "Trèfle à 3", au contraire, empêcheraient la construction de voies de communication qui relient très directement les deux principales régions linguistiques du pays. Une acceptation de ces initiatives aurait des conséquences graves pour les relations confédérales. En les rejetant toutes les trois, les citoyens suisses feront un acte de solidarité.

□ **7. RÉPONSES À QUELQUES AFFIRMATIONS DES INITIANTS**

■ **Les autoroutes détruisent le paysage**

Grâce aux techniques les plus modernes, il est possible de construire des autoroutes qui s'intègrent au mieux dans le paysage. Pour les tronçons visés par les initiatives, il est prévu des traversées en tunnel dans les régions où l'impact sur le paysage serait trop lourd. C'est le cas pour la N4 (tunnel de l'Isliberg) et pour la N5 dans la région de "Grencher Witi". A l'heure actuelle, aucun kilomètre d'autoroute n'est construit sans que soient longuement étudiés ses effets sur le paysage. Les autorités responsables procèdent à des consultations et à des négociations afin de veiller à ce que la protection du paysage soit assurée et la tranquillité de la population garantie.

■ **Les autoroutes font augmenter le trafic**

Contrairement aux idées reçues, les autoroutes n'augmentent pas le trafic, mais elles permettent de canaliser une circulation devenue trop importante au point d'engorger la région et particulièrement les agglomérations qui en subissent les nuisances.

Les autoroutes ont pour principal objectif d'absorber le trafic de transit et d'éviter ainsi la traversée inutile de nombre de villes et de villages. En revanche, il est vrai que des autoroutes auxquelles il manque des tronçons, comme c'est le cas pour la N1, la N4 et la N5, ne sont pas à même de remplir pleinement leur rôle.

■ **La croix autoroutière est-ouest, nord-sud est déjà réalisée**

Ce n'est hélas pas le cas. La transversale autoroutière est-ouest est la N1 à laquelle il manque justement le tronçon situé entre Yverdon et Morat. Il en va de même pour la transversale nord-sud à laquelle il manque le raccordement sur la N4.

■ **Les autoroutes "mangent" trop de terrain**

C'est vrai qu'il faut du terrain pour construire des autoroutes. Pour les tronçons contestés par les initiatives, les terrains nécessaires sont pour la plupart déjà réservés. Mais il faut surtout se rendre compte du fait que si les tronçons ne sont pas réalisés, les cantons et les communes concernés seront de toute façon contraints à étendre et aménager leur réseau cantonal et communal. Compte tenu de différentes contraintes: voies de chemins de fer, fleuves, rivières, obstacles naturels, ces aménagements devraient se faire sans qu'il soit possible d'éviter certaines atteintes lourdes au paysage. Un tronçon d'autoroute bien conçu fera certainement moins de dégâts.

## □ 8. CONCLUSION

Les auteurs des initiatives contre la N1, la N4 et la N5 s'opposent moins à ces projets particuliers qu'à la construction de tout nouveau tronçon autoroutier. Selon leur philosophie, le réseau routier actuel est suffisant, le compléter causerait des dommages au paysage et à l'environnement. En réalité, les initiatives dites du "Trèfle à 3" qu'ils ont lancées contre ces trois tronçons de route nationale manquants seraient néfastes à plus d'un titre:

### ■ Néfastes pour la sécurité routière:

On sait que les autoroutes sont les routes les plus sûres (9,2% du total des accidents contre 23% sur les autres routes à l'extérieur des localités et 67,8% sur les routes à l'intérieur des agglomérations). En empêchant de compléter le réseau des routes nationales, les initiants prennent le risque d'aggraver le taux des accidents sur les routes cantonales et communales.

### ■ Néfastes pour la protection de l'environnement:

C'est la circulation automobile trop dense qui crée le plus de pollution et de nuisances. A cet égard, les autoroutes présentent l'avantage d'assurer une circulation rapide mais régulière qui limite ainsi l'émission des gaz polluants. En revanche, on pollue beaucoup plus en roulant dans des agglomérations encombrées ou sur des routes embouteillées. Un réseau autoroutier complet et performant assure un meilleur respect de l'environnement.

### ■ Néfastes pour les régions isolées et défavorisées

En empêchant la construction des tronçons d'autoroute manquants, les initiatives maintiendraient définitivement dans l'isolement des régions qui luttent déjà pour leur survie économique et souffrent de leur position excentrée. Des voies de communication rapides sont un facteur de prospérité qui n'est pas négligeable. Ce serait très égoïste de refuser aux habitants de ces régions-là le confort routier dont profitent nombre d'autres régions du pays.

### ■ Néfastes pour la solidarité entre régions linguistiques

Deux des tronçons concernés (N1 et N5) sont partie intégrante de routes nationales destinées à relier la Suisse alémanique et la Suisse romande. Si ces tronçons ne devaient pas être réalisés, la coupure qui s'ensuivrait dépasserait de loin celle des seules voies de communication.

**Ces trois initiatives conduisent à de véritables culs-de-sac. A quoi sert-il d'avoir construit jusqu'ici un réseau de routes nationales si c'est pour décider ensuite de renoncer à le rendre complet?**

**Pour toutes ces raisons**

**le 1er avril 1990**

**3 fois NON aux initiatives contre la N1, la N4 et la N5**

---

**Annexe 1**

---

**Réseau routier suisse: évolution depuis 1960**

---

Longueur des routes en km	1960	1970	1980	1984	1989
Routes nationales	112	651	1.170	1.359	1.495
Routes cantonales	17.378	17.860	18.667	18.370	18.407*
Routes communales	38.444	41.6128	46.707	51.197	51.197**
<b>Total</b>	<b>55.934</b>	<b>60.1349</b>	<b>66.544</b>	<b>70.926</b>	<b>71.099</b>

---

*Source : Statistique suisse des transports 1987, Office fédéral de la statistique*

\* *Derniers chiffres connus : 1985*

\*\* *Derniers chiffres connus : 1984*

Durant les 29 dernières années, la longueur du réseau routier a augmenté de 27%. Durant le même laps de temps, le nombre de véhicules motorisés a augmenté de 500 %.

L'augmentation du réseau routier entre 1960 et 1989 s'est portée pour 1'250 km au profit des routes nationales, pour environ 1'000 km au profit des routes cantonales et pour 12'800 km sur les routes communales. C'est donc au niveau le plus local que s'est manifesté le besoin le plus pressant de voies de communications.

□ **ACCIDENTS RECENSÉS SELON LE TYPE DE ROUTES ET LA LONGUEUR  
OU'ELLES COUVRENT**

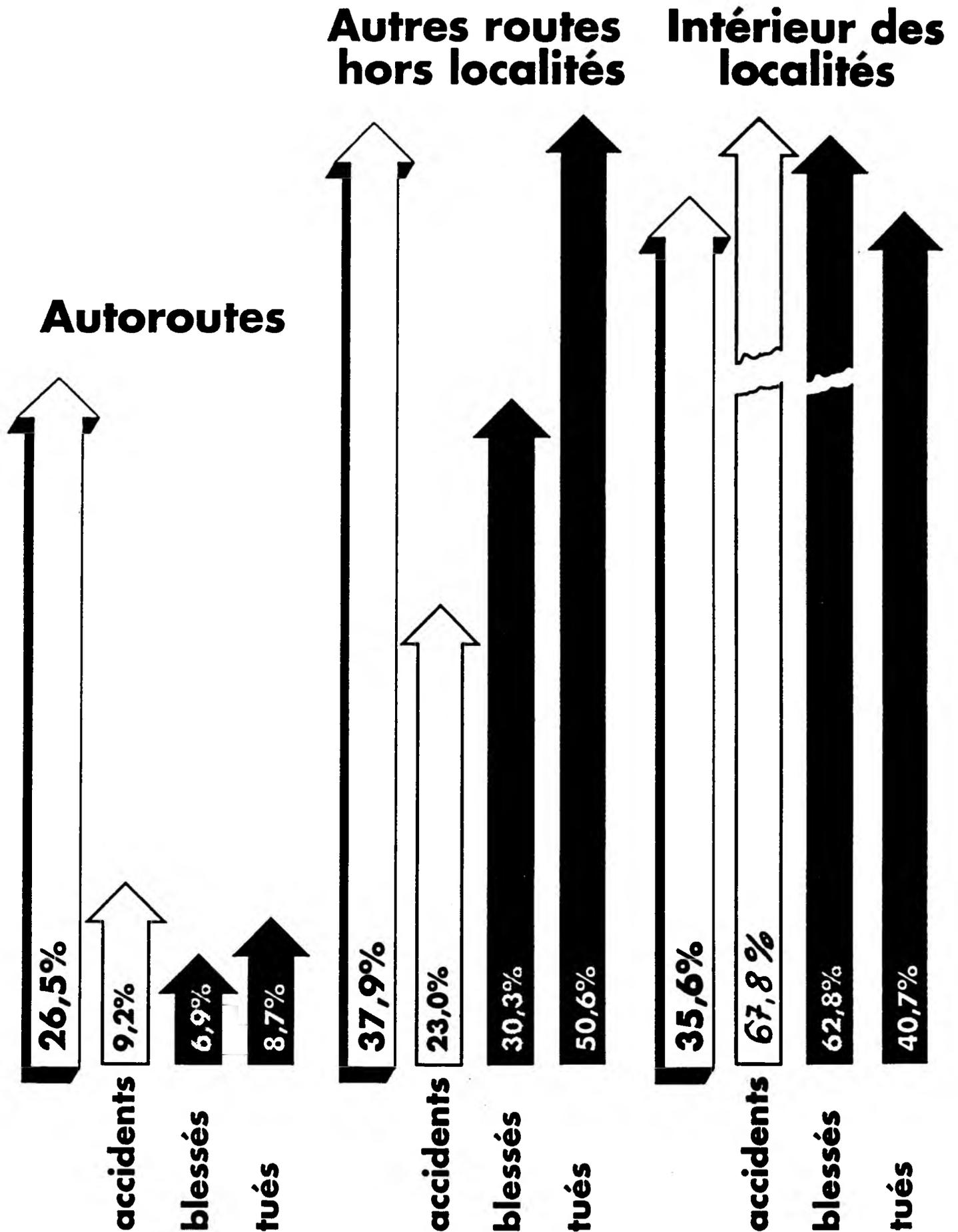
	<b>Total routes</b>	<b>auto- routes</b>	<b>autres routes *</b>	<b>routes inter. **</b>
<b>Longueur couverte</b>				
(mrd km)	51,9	13,8	19,7	18,5
en %	100%	26,5%	37,9%	35,6%
<b>Accidents</b>	77.168	7.103	17.737	52.328
en %	100%	9,2%	23,0%	67,8%
<b>Blessés</b>	30.083	2.078	9.105	18.900
en %	100%	6,9%	30,3%	62,8%
<b>Mor ts</b>	945	82	478	385
en %	100%	8,7%	50,6%	40,7%

\* : *autres routes à l'extérieur des localités*

\*\* : *routes à l'intérieur des localités*

*Source : Accidents de la circulation routière en Suisse en 1988, Office fédéral de la statistique*

# Trafic et accidents en 1988



Source: Statistiques fédérales et TCS

