

Hauteville et Berne, 21.3.1990

Madame, Monsieur,
Chère consoeur, cher confrère,

Sécurité! Il n'est pas exagéré de dire que l'autoroute épargne des vies humaines.

Pour vous le démontrer, je joins à cet envoi deux pages de statistiques tirées du rapport final de la fameuse "Commission Biel", chargée à l'époque de réexaminer certains tronçons de routes nationales. Ces données sont accompagnées d'un article de votre serviteur.

Cet envoi comporte par ailleurs six autres articles diffusés de façon à vous assurer une remarquable exclusivité régionale.

Je vous remercie d'ores et déjà de l'accueil que vous voudrez bien réserver à cette documentation, et je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, chère consoeur, cher confrère, mes cordiales salutations.

Raymond Gremaud



Annexes: 1 article "rayonné"
1 article Raymond Gremaud
2 pages de statistiques

NB.- Je demeure à votre disposition (031 22 28 30) pour vous fournir tout article exclusif ou répondre à d'autres vœux éventuels.

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

Case postale 101

1211 Genève 3

EVITER DES MORTS ET DES BLESSES

Ne serait-ce que pour épargner une seule vie, un seul accident grave, cela en vaut la peine, votez **NON** à l'initiative!

Ce langage, le Bureau suisse pour la prévention des accidents, les associations écologistes et la gauche l'ont tenu fermement, l'an dernier, en combattant l'initiative "Pro vitesse 130/100".

Evanouis dans la nature, leurs bons sentiments! Aujourd'hui, le m² d'herbe semble avoir, pour nombre d'entre eux, plus de valeur que la chair humaine. Ils ont choisi: que subsistent les culs-de-sac des routes nationales 1, 4 et 5! Et tant pis si des populations qui désireraient, elles-aussi, ne pas être rongées par un trafic de transit infernal, sont sacrifiées.

Voilà ce qu'on trouve sur l'autel rose-vert des nantis.

Heureusement, la vérité des chiffres est tenace. Et elle nous interpelle à la veille de la votation du 1er avril.

Parce que le réseau autoroutier demeure inachevé en terre vaudoise/fribourgeoise, en terre neuchâteloise ainsi qu'en Suisse alémanique, du trafic de transit international traverse des petites localités.

Cette politique est irresponsable dans la mesure où l'on expose ainsi des enfants et des villageois à des risques insoutenables. On leur fait subir des risques d'accidents mortels multipliés par 3,5 et des risques d'être blessés multipliés par 6,7!

Achever le réseau contesté par les initiatives dite du "trèfle", c'est éviter environ 250 accidents, 220 blessés et une dizaine de morts par année.

A l'inverse, voter le "trèfle", c'est voter pour le malheur.

Pour qui a encore du coeur, une conclusion s'impose: voter quatre fois non aux initiatives antiautoroutes.

Raymond Gremaud

Les autoroutes sont les plus sûres

En comparant le nombre d'accidents, de blessés et de tués par milliard de km sur les différentes routes suisses on parvient aux constatations suivantes:

Sécurité accrue sur les autoroutes			
Comparaison:	par rapp. à toutes les routes	par rapp. aux autres routes hors des loc.	par rapp. aux routes à l'int. des localités
	facteurs de multiplication		
accidents	2,9	1,7	5,5
blessés	3,8	3,0	6,7
tués	3,0	4,0	3,5

La sécurité accrue des autoroutes par rapport aux autres routes du réseau suisse est statistiquement prouvée. Les experts de la circulation routière en tiennent d'ailleurs compte dans leurs études.

Le rapport final de la commission chargée de réexaminer certains tronçons contestés des routes nationales arrive aux conclusions suivantes s'agissant des effets de ces tronçons sur la sécurité routière:

Réduction du nombre d'	accidents par année	accidentés par année
N1 Yverdon-Avenches	env. 30	env. 60
N4 Wettswil-Knonau	env. 100	env. 100
Total	env. 130	env. 160

Pour la route cantonale T5 entre Soleure et Granges, un bureau d'ingénieurs spécialisé en matière de circulation routière a calculé que la mise en service de la N5 permettrait de réduire d'environ 10.000 véhicules le trafic sur la route cantonale. La majeure partie de cette route (environ les trois quarts) passe par des villages et des villes. Extrapolant ce résultat sur l'ensemble du tronçon Soleure-Bienne, le déplacement de la circulation sur la N5 aurait les effets suivants sur le nombre des accidents et des accidentés:

Réduction du nombre d'	accidents par année	accidentés par année
N5 Soleure-Bienne	env. 100	env. 40

Extrapolant la réduction du nombre d'accidents et d'accidentés à tout le tronçon de la N1 entre Yverdon et Morat, on arrive au résultat suivant:

Réduction du nombre d'	accidents par année	accidentés par année
N1 Yverdon-Morat	env. 40	env. 80

La situation globale du point de vue de la sécurité routière est donc la suivante pour les trois tronçons:

Réduction du nombre d'	accidents par année	accidentés par année
N1 Yverdon-Morat	env. 40	env. 80
N4 Wettswil-Knonau	env. 100	env. 100
N5 Soleure-Bienne	env. 110	env. 40
Total	env. 250	env. 220

Plus de sécurité pour les piétons, conducteurs de deux-roues et enfants

C'est une évidence: la construction de ces trois tronçons accroît la sécurité routière dans les régions concernées. Environ 250 accidents, 220 blessés et une dizaine de morts en moins, voilà qui est un résultat net. Ce qui est important, c'est que ces accidents se produisent actuellement surtout dans les villages. Les principales victimes sont donc des piétons, des conducteurs de deux-roues et des enfants. Ce sont donc eux qui bénéficieraient en premier lieu de l'achèvement de ces autoroutes.

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

Case postale 101

1211 Genève 3

LES NOSTALGIQUES DES CHARS A BANCS

Il y a une cinquantaine d'années, les livres d'école nous présentaient la vie des villages. Le coq sur le fumier du jardin poussait son cocorico matinal, les vaches prenaient le chemin de la fontaine du village pour leur soif du matin, les chars à bancs et les tombereaux se mettaient en branle sur les routes cantonales à travers les villages et les poules picoraient sur le crottin que faisait le cheval.

C'était beau, c'était calme, la vie de la nature sur nos routes.

Pour se frayer un chemin, l'automobile, rare claxonnait. On se rangeait tranquillement sur les à-côtés et, le danger passé, chacun reprenait sa place et les poules repicoraient. Vous le voyez, la poésie a du bon. Elle fait rêver. Et le rêve, hélas, est bien loin de la réalité.

Aujourd'hui, plus de fermes dans les villages. Les paysans sont sur les terres. Plus de chars à banc, plus de poules sur les routes cantonales, mais des véhicules automobiles, voitures et camions. C'est la vie. Autrement.

Sur certaines routes cantonales, en particulier dans la Broye, la circulation est intense. Et ces routes cantonales traversent maints villages et bourgades où les habitants ne sont plus en sécurité, surtout les enfants. Sans compter les autres nuisances: bruit, odeur, pollution sous les fenêtres des villageois.

C'est l'une des raisons d'être du réseau autoroutier, conçu pour que le trafic de transit évite les lieux habités et gagne en sécurité.

C'est le cas des tronçons d'autoroute qui doivent encore être construits pour que ce réseau soit achevé. Alors, qu'on construise! C'est la logique même.

Hélas, tout le monde ne partage pas cette logique. Certains restent nostalgiques du passé, des chars à banc et des poules qui picorent. Ils aiment ces images, surtout chez les autres. Chez eux, ils ont retrouvé le calme car le trafic automobile est dévié sur des autoroutes périphériques.

Ils ont donc lancé trois initiatives pour empêcher que l'on termine le réseau des routes nationales. Ils ont ramassé quelque 135 000 signatures à l'appui de leurs initiatives. Bien plus encore, les mêmes ou leurs proches ont déposé une autre initiative: "Halte au bétonnage". Selon ce texte, le réseau routier du pays doit être stabilisé à la superficie qu'il occupait au 30 avril 1986. On devrait donc, si l'initiative est acceptée, démonter une partie importante des routes construites depuis lors.

Hélas, on ne peut vivre dans le passé. Force est de s'accomoder de la vie moderne, au risque de retrouver non seulement les chars à bancs mais aussi la misère qui régnait dans maintes régions à cette époque.

Il faut s'en accomoder en évitant, dans la mesure du possible, les nuisances qu'elle provoque. Pour cela, il est nécessaire d'avoir les tronçons d'autoroute contestés. C'est une affaire de logique et de solidarité confédérale.

Alfred Oggier