

Hauteville et Berne, 28.2.1990

Madame, Monsieur,
Chère consoeur, cher confrère,

Tant l'initiative "Halte au bétonnage" que les trois initiatives qui restent du multipack placé sous le signe du trèfle à quatre seront soumises au peuple et aux cantons le 1er avril prochain. Vu les conséquences de ces projets constitutionnels, il est important que citoyennes et citoyens puissent se forger une opinion.

Vous recevez à cette fin un nouvel envoi comportant une fiche d'information et deux articles, l'un signé du conseiller national Jean-Nicolas Philipona et l'autre de notre confrère Joseph Duquesne.

Je souhaite vivement que ce matériel vous soit utile, et je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, chère consoeur, cher confrère, mes cordiales salutations.

Raymond Gremaud



Annexes: 1 fiche d'information
2 articles

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

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

Case postale 101

1211 Genève 3

TERMINER NOTRE RESEAU

Les raisons de refuser les trois initiatives qui concernent nos autoroutes sont nombreuses. Mais je ne traite ici que l'aspect agricole, peu souvent évoqué, mais important pour les régions concernées.

J'ai vécu le passage de l'autoroute de très près, puisque j'habite une ferme située à moins de 100 m de la RN 12 et que mon domaine agricole est situé de chaque côté de cette autoroute. J'étais ainsi non seulement aux premières loges, mais dans l'arène pour vivre les effets du passage de l'autoroute.

Je constate aujourd'hui que les remaniements parcellaires mis sur pied et financés par les routes nationales sont des apports très importants. Ceci pour les exploitations agricoles qui sont devenues plus rationnelles, plus concurrentielles face aux nombreux défis auxquels notre agriculture doit faire face. Mais l'apport des remaniements est important aussi pour les communes rurales qui ont ainsi la possibilité de revoir et de refaire toute une infrastructure de chemins et de canalisations.

Parallèlement, les routes cantonales et communales se trouvent déchargées du trafic de transit, les traversées de villages redeviennent tranquilles et plus sûres, la qualité de vie y trouve son compte.

Si la notion de solidarité a encore une signification dans notre pays, ces 3 initiatives doivent être massivement refusées. L'agriculture est solidaire de l'ensemble de l'économie des régions touchées par les initiatives. Elle fera sa part car il en va de la prospérité générale.

Il reste 135 km d'autoroute à construire pour achever le réseau des routes nationales. Les lacunes qui restent à combler se situent dans les régions qui sont servies les dernières. Ces initiatives pénalisent les populations qui n'ont pas pu bénéficier des avantages d'une desserte routière de qualité. La solidarité confédérale appelle donc chacun et surtout les citoyennes et citoyens des régions bien desservies à repousser ces initiatives.

Il faut que chaque région puisse garder ses chances de participer à la prospérité du pays. Le contraire ne serait qu'une solidarité de nantis et une impertinence de riches.

Ces initiatives sont par ailleurs dangereuses pour l'équilibre de la Confédération, parce qu'elles mettent en cause les relations entre la Suisse alémanique et la Suisse romande. Il faut les rejeter fermement.

Jean-Nicolas Philipona, conseiller national

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

Case postale 101

1211 Genève 3

UNE INSULTE A L'INTELLIGENCE

Ce sont les POCH - Organisations progressistes de Suisse - qui sont à l'origine de l'initiative populaire "Halte au bétonnage - Pour une stabilisation du réseau routier". Les POCH, c'est-à-dire des militants qui n'ont que tout récemment abandonné leurs références marxistes-léninistes pour se fondre dans la nébuleuse rouge-verte extrémiste de la Suisse alémanique. Ceci donne tout de même une indication intéressante sur le degré de réalisme qui régnait dans le terreau d'où est sorti le texte sur lequel peuple et cantons se prononceront le 1er avril prochain.

Mais plus que la personnalité de ses auteurs, c'est bien entendu le contenu de l'initiative qui doit retenir l'attention du citoyen. Or, il y a là de quoi être édifié. Car que demande ce texte ? Son exigence de base est simple: "le réseau routier suisse ouvert au public et généralement accessible au trafic motorisé ne doit pas dépasser sa superficie totale relevée au 30 avril 1986."

Comment justifier une exigence rétroactive ? Un avocat de l'initiative l'a expliqué récemment à Berne: "L'objectif du Conseil fédéral est bien de ramener la pureté de l'air à son niveau de 1960!"

C'est vrai qu'on pourrait revenir au niveau de couverture sociale des années quarante, aux salaires de 1965, au parc des machines à laver de 1975...

En fait, on ne construit pas des routes pour bétonner: on les construit pour relier des régions entre elles plus rapidement, mais surtout pour doter en infrastructures les nouvelles zones industrielles et résidentielles. En voulant stopper net un élément indispensable du développement, l'initiative traduit le même sentiment qui naguère animait ceux qui s'opposaient de toutes leurs forces aux voies ferrées ou aux machines à tisser. Elle traduit une attitude abruptement hostile au progrès, c'est-à-dire incapable de faire confiance à la souplesse pour résoudre les défis. C'est en quelque sorte une insulte à l'intelligence.

Tels n'est pas, on s'en doute, l'avis des promoteurs de l'initiative. Ceux-ci se défendent d'abord de vouloir démanteler les routes construites depuis 1986: on pourrait aussi, affirment-ils, fermer à la circulation d'autres routes d'une superficie équivalente et/ou rendre plus étroites celles qui resteraient ouvertes, une option tout à fait réaliste selon eux, notamment grâce aux nouvelles limitations de vitesse. Et pour l'avenir, chaque construction indispensable serait compensée de la même façon.

./.

Voilà dessiné le canevas d'une procédure toute théorique qui ne se traduirait dans les faits que par trois fruits empoisonnés: nuisances artificiellement provoquées, insécurité et gabegie administrative.

Nuisances artificielles: un seul exemple concret, pris dans le canton du Jura, suffira à le montrer. Par quels déclassements de routes la construction de la Transjurane sera-t-elle compensée ? Ce ne sont pas quelques rues piétonnes à Delémont ou à Porrentruy qui feront le compte, chiffré à plusieurs dizaines de kilomètres! Et que dire du contournement autoroutier de Genève et de Sion, du tunnel sous la Vue-des-Alpes ?

Bref, la solution sera inévitablement de diminuer le nombre de tronçons ouverts au trafic dans une mesure telle que les inconvénients ne pourront que se multiplier de façon tangible sur l'itinéraire de n'importe quel voyageur motorisé. Il n'est d'ailleurs pas exagéré de penser que tel est bien, au fond le but recherché par les initiants, selon la vieille devise verte: "Rendons la vie impossible à l'automobiliste".

Insécurité: la solution consistant à réduire la largeur des routes existantes - conçues pour des vitesses plus élevées - est naturellement la porte ouverte à une insécurité accrue. Argument que les écologistes ne se font d'ailleurs pas faute d'utiliser lorsqu'il s'opposent, par voie de référendum, aux camions plus larges.

Gabegie administrative: ose-t-on imaginer à quel casse-tête se trouveront confrontées les communes qui connaissent une réjouissante expansion économique et démographique lorsque l'équipement de nouveaux quartiers d'habitations les contraindra à trouver des routes à barrer, ou à négocier - à quel prix! - des accords avec leurs voisines ?

"Cela stimulera le dialogue et la réflexion", arguent les tenants de l'initiative. Le simple bon sens permet au contraire de voir qu'une telle disposition entraînera immédiatement une paralysie de la construction.

Loin de n'hypothéquer que l'avenir, l'initiative pèserait dès son entrer en vigueur de tout son poids étouffant sur la Confédération, les cantons et les communes, car il s'est bâti, en seules routes nationales (dont la largeur est le double de celle des autres routes!), 89 km depuis 1986.

Bref, point n'est besoin d'argumenter plus longuement: cette initiative est bel et bien, comme vient de le rappeler le conseiller fédéral Adolf Ogi, "fondamentaliste", c'est-à-dire qu'elle ne peut être acceptée que dans la logique d'une autre société que celle fondée sur la liberté et la responsabilité. Ces propositions, disait le Conseil fédéral dans sa prise de position, ne sont "pratiquement pas réalisables".

Joseph Duquesne

vitesse 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.

■ 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.

3 X NON aux initiatives contre la N1, la N5 et la N4

Initiative populaire

" Halte au bétonnage - pour une stabilisation du réseau routier"

□ Historique

Le lancement de l'initiative "Halte au bétonnage - pour une stabilisation du réseau routier" est le fait d'un comité ad hoc représentant des milieux d'extrême-gauche (POCH) et écologistes. L'initiative a été déposée à la Chancellerie fédérale le 25.2.86, munie de 111'277 signatures valables. Ses auteurs et ses partisans, opposés à la construction des autoroutes ainsi qu'à toute extension du réseau routier quel qu'il soit ont voulu profiter de l'époque où la "mort des forêts" était un sujet politique brûlant.

Dans son message du 31.8.88, le Conseil fédéral recommande le rejet sans contre-projet, de cette initiative, estimant que sur le fond, ses exigences sont pratiquement inapplicables. Les Chambres fédérales ont suivi cette recommandation et se sont prononcées pour un rejet, sans contre-projet, de l'initiative (CN, automne 89, CE, hiver 89).

Votes finals: CN, 102:29; CE, 41:0

□ Contenu et objectifs de l'initiative

- a) Le réseau routier suisse ne doit pas dépasser la superficie totale qu'il atteignait au 30.4.86.
- b) On pourra construire ou prolonger des routes que si des surfaces équivalentes du réseau routier, situées dans la même région, sont interdites à la circulation des véhicules et consacrées à d'autres fins: zones piétonnes, résidentielles ou rues ouvertes seulement aux trams et aux bus.
- c) Des exceptions sont prévues dans deux cas: lorsqu'une région à habitat dispersé se trouve dans une situation intolérable ou lorsque le fait de renoncer à un projet de route ou d'autoroute rend nécessaire des travaux d'adaptation du réseau routier.
- d) Les initiants entendent réserver les droits des citoyens qui, sur le plan cantonal, sont consultés en matière de routes principales.

□ Commentaires et arguments contre l'initiative

■ Suppression de voies de communication

Il n'existe pas de relevé exact de la surface totale du réseau routier au 30.4.86. Néanmoins, on sait qu'un certain nombre de routes, et des tronçons de route nationale notamment, ont été construits depuis (c'est le cas de la portion d'autoroute du Rhône permettant de contourner la Ville de Sion, celle contournant St-Gall ou celle longeant le lac de Walenstadt). L'application de l'initiative conduirait à interdire au trafic motorisé privé les routes cantonales ou communales qui desservent ces régions et qui sont utilisées par les habitants pour se déplacer d'une commune à l'autre. Il faut

relever d'ailleurs que la surface des autoroutes étant plus importante que celle des routes, il faudrait la compenser en doublant la longueur des routes à exclure du réseau.

■ Isolation forcée pour nombre d'habitants

Il en irait bien sûr de même pour les tronçons de routes nationales qui restent à construire. Les habitants des régions touchées désireux d'aller d'une commune à l'autre se verraient privés des nécessaires voies d'accès cantonales ou communales!

L'initiative présente des exigences absurdes et le Conseil fédéral n'hésite pas à affirmer "qu'elle demande pratiquement l'impossible". On construit des routes là où les voies de communication sont insuffisantes, que ce soit socialement ou économiquement. Cela touche particulièrement les régions défavorisées. L'application de l'initiative les toucherait encore plus fortement que les autres.

■ Les exceptions livrées au "fait du prince"

Quant aux exceptions prévues par les auteurs de l'initiative, elles sont totalement irréalistes. Qui devra décider et sur quels critères, lorsqu'il s'agira de déterminer ce qu'est une région à l'habitat dispersé et si elle se trouve dans une situation intolérable? On peut affirmer qu'en réalité, toute région touchée par l'initiative se trouvera dans une situation intolérable lorsqu'il s'agira de la priver de voies de communication indispensables.

Il faut préciser par ailleurs que les routes desservant des zones industrielles ou artisanales n'échappent pas aux rigueurs de l'initiative. Si une telle route devient indispensable, il faudra qu'une portion de route correspondante soit fermée à la circulation dans la même région: route communale, cantonale ou nationale...

■ Conflits de compétence entre la Confédération, les cantons et les communes : volonté des citoyens impossible à respecter

Cette initiative crée de plus des problèmes d'application et de compétences graves. Son application dépend de la Confédération qui ne règle que l'établissement et l'utilisation du réseau des routes nationales (1'852 km). Mais les décisions qui touchent aux réseaux routiers cantonaux (18'407 km) et communaux (51'197 km) dépendent des communes et des cantons. On en arriverait à l'absurdité suivante: une commune décide de construire une route, elle obligerait le canton ou la Confédération à soustraire à la circulation routière une portion équivalente de route nationale ou cantonale! Il faut savoir en effet qu'entre 1950 et 1987, ce sont les communes qui ont construit le plus de routes.

Absurde, pratiquement impossible à réaliser, l'initiative "Halte au bétonnage" ne vise en fait qu'une seule chose: entraver la libre circulation des habitants dans leur région et à travers le pays, sous prétexte de protéger l'environnement et le paysage. Les citoyens et les cantons se doivent de la rejeter massivement le 1er avril prochain.

NON à l'initiative "Halte au bétonnage"

Le 1er avril 1990, le peuple et les cantons auront en fait à se prononcer sur 4 initiatives routières qui toutes visent le même but:

empêcher la réalisation d'un réseau routier complet, performant, permettant à chacun de se déplacer en ayant choisi le mode de transport qui lui convient le mieux. Si les quatre initiatives étaient acceptées, que ce soient celles concernant la N1, la N5 et la N4 ou celle qui s'attaque à l'ensemble du réseau routier, elles auraient toutes pour effet de créer de nombreux "culs-de-sac" dans les voies de communication indispensables à un pays comme le nôtre.

4 X NON aux initiatives "culs-de-sac"

Comité romand contre les initiatives "culs-de-sac"

Case postale 101 1211 Genève tél. 022 786.66.81

Votation du 1er avril 1990

Initiatives populaires "Trèfle à trois":

- ◆ "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"
-

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, dont la N1 entre Avenches et Yverdon, la N4 entre Wettswil et Knonau et la N6 (tunnel du Rawil). Après réexamen, tous les tronçons ont été reconfirmés à l'exception de celui de la N6. Cette reconfirmation, ainsi que l'échec, en votation populaire, le 26.2.78, de l'initiative "démocratie dans la construction des routes nationales" a servi de prétexte à l'Association suisse des transports (AST) pour lancer et déposer à la Chancellerie fédérale, le 21.7.87, 4 initiatives populaires:

- "pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon" - N1 (138'836 signatures)
- ◆ "pour un district de Knonau sans autoroute" - N4 (134'447 signatures)
- "contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil" - N5 (133'061 signatures)
- "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 le 21.8.89.

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:

Votes finals: N1: CN, 93:45; CE 38:5//N4, CN, 91:48; CE, 38:5//N5, CN, 95:49; CE, 38:5

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.

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 et ne font pas double emploi. Pour ce qui touche la N1 particulièrement, La région de la Broye attend

depuis longtemps que la route nationale vienne la soulager de la surcharge de trafic sur la route cantonale.

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

En empêchant la construction de ce tronçon, les initiants rendent impossible le raccordement des routes collectrices régionales aux proches sorties d'autoroute. Le trafic est dès lors contraint d'emprunter le réseau local avec la saturation qui en découle fatalement. Le tronçon d'autoroute contesté serait un axe de liaison important, reliant la région de Zurich à Lucerne, au St-Gothard et au Tessin. En le supprimant on empêche une nécessaire liaison entre la Suisse centrale d'une part, la Suisse orientale et le nord-est du pays d'autre part.

■ **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 considérablement abaissé si la route nationale était complétée comme prévu.

□ **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 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. Enfin, les techniques nouvelles permettent aujourd'hui d'intégrer les autoroutes dans le paysage en y portant le minimum d'atteintes.

■ **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