

Hauteville et Berne, 13.3.1990

Madame, Monsieur,  
Chère consoeur, cher confrère,

Il est urgent d'achever le réseau autoroutier. Tel est le message de cet envoi qui comporte trois articles diffusés de façon à vous assurer une bonne exclusivité régionale.

J'y ajoute, pour tous, un article du conseiller national Gilbert Coutau ainsi qu'un dossier signé du conseiller aux Etats zougais Andreas Iten. Ce dernier apporte ainsi la voix de la Suisse alémanique, très concernée aussi par le scrutin du 1er avril.

Je vous remercie d'ores et déjà de votre intérêt pour ce courrier, et je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, chère consoeur, cher confrère, mes cordiales salutations.

Raymond Gremaud



Annexes: 1 article "rayonné"  
1 article Gilbert Coutau  
1 dossier Andreas Iten

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

### **THROMBOSE**

Quand la circulation sanguine se heurte à un obstacle dans une veine, on assiste à un phénomène de thrombose qui bloque l'irrigation des tissus et congestionne l'organisme tout entier. C'est douloureux et ce peut être mortel. Vouloir sectionner dans trois régions des artères qui font partie intégrante du réseau autoroutier suisse expose le trafic routier à une thrombose. Ce réseau forme en effet un ensemble. Il a été conçu et revu en fonction d'une liaison entre toutes les régions du pays. Construit aujourd'hui à raison de 80 % du projet global, il doit être achevé pour assurer un fonctionnement sûr et fluide de la circulation.

Les initiatives qui demandent de renoncer à cet achèvement sur trois tronçons n'exposent pas seulement le réseau autoroutier à un risque de thrombose.

Elles provoqueraient un rejet du trafic sur les réseaux secondaires des routes cantonale et communales. Or précisément, le réseau autoroutier a pour but de dégager ces autres réseaux d'un trafic devenu pléthorique en regard de leur conception. Il s'agit pour l'essentiel d'écarter les véhicules des agglomérations et de donner à leur population une sécurité et une qualité de vie aujourd'hui de plus en plus menacées. Quant au trafic autoroutier lui-même, il augmente considérablement la sécurité des usagers.

De plus, deux de ces trois tronçons contestés concernent directement la liaison entre la Suisse romande et la Suisse alémanique; le troisième relie la région zurichoise à la Suisse centrale. Outre les aspects strictement routiers, on constate donc que cette affaire revêt un aspect politique sensible. La cohésion du pays dépend aussi de la continuité des liaisons routières. Il serait déplorable que les régions déjà assez largement desservies par des autoroutes en fonction empêchent d'autres régions de bénéficier des mêmes avantages de désenclavement et de sécurité. Ce sursaut d'écologisme et d'autophobie saisissant des nantis au détriment des régions non encore desservies serait particulièrement choquant et dénoterait un paternalisme égoïste bien peu confédéral.

### **Provocation fanatique**

Quant au blocage de la surface du territoire occupée par l'ensemble des routes au chiffre atteint le 30 avril 1986, il est simplement surréaliste. Cela signifierait que - sauf rares exceptions - toutes les routes construites depuis quatre ans devraient soit être détruites, soit être affectées à d'autres usages que le trafic motorisé, soit encore - en cas de maintien de

cet usage - entraîner la réaffectation à d'autres fins de routes construites antérieurement dans la même région. Bien entendu, cette proposition condamnerait les projets actuels de construction, notamment les tronçons autoroutiers contestés par les trois autres initiatives, ainsi que les projets de contournement de plusieurs villes et villages.

L'inspiration de toutes ces propositions relève de cette société de blocage, volontariste, ignorant délibérément les réalités d'une civilisation du mouvement. Certains fanatiques ont résolu de nous entraîner dans cette "nouvelle société" au nom d'une protection de l'environnement contraire à la vie elle-même.

S'il est indispensable de mieux maîtriser les retombées négatives d'une croissance que nul ne veut débridée, il n'est pas moins essentiel de refuser résolument des propositions provocatrices, rétrogradantes et sclérosantes.

Gilbert Coutau, conseiller national

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

Case postale 101

1211 Genève 3

### **ACHEVEMENT URGENT**

Ceux qui ont lancé les initiatives dites du "Trèfle" proposent notamment de renoncer à l'achèvement de la N 1 entre Morat et Yverdon. Pour justifier leur démarche, ils ont un argument-choc: sur une distance de quelque 40 km, on aurait, disent-ils, trois autoroutes en parallèle:

- la N 12 déjà construite, qui mène de Berne à Vevey en passant par Fribourg
- la N 5 non achevée encore, qui dessert le pied du Jura de Bienne à Yverdon en passant par Neuchâtel
- la N 1 enfin, seule liaison de 1ère classe Berne-Morat-Yverdon-Lausanne, épine dorsale de notre réseau autoroutier, dont le tronçon Morat-Yverdon doit encore être construit.

C'est trop, disent les contestataires. On gaspille de bonnes terres agricoles. Leur argumentation, en fait, repose sur une demi-vérité.

Ce qui est vrai, c'est que la N 5 n'est pas une autoroute de 1ère classe. Certains tronçons n'ont que trois pistes. Elle n'est pas à même de supporter un gros trafic. Sa vocation est autre.

Ce qui est vrai - l'expérience l'a prouvé, c'est que la N 12 n'a pas été construite pour le trafic des poids lourds, car ils peinent à franchir aussi bien à la montée qu'à la descente, le tronçon à forte déclivité entre Châtel-St-Denis et Vevey, tronçon qui n'est pas sans danger non plus pour les automobilistes.

La preuve que la N 5 et la N 12, autoroutes régionales, ne suffisent pas pour le grand trafic de transit, c'est le fait qu'une grande partie des poids lourds qui circulent entre la Suisse alémanique et la Suisse romande empruntent toujours la route principale Berne-Lausanne par la vallée de la Broye.

Des comptages effectués sur cette route Berne-Lausanne démontrent que près de 12 000 véhicules traversent chaque jour plusieurs villages, les plus touchés étant dans la Broye fribourgeoise Domdidier et Dompierre. La situation y est devenue intenable pour la population et surtout pour les enfants qui se rendent à l'école.

On ne comprend pas que des écologistes admettent que des agglomérations soient étouffées par le trafic motorisés. La protection de l'environnement, c'est bien. Mais il ne faut pas oublier qu'en utilisant la N 12 au lieu de la N1, le trafic de transit effectue 40 km inutiles par trajet, polluant ainsi sans raison. Quant au trafic qui traverse les villages de la Broye, il devrait faire songer à la protection... de l'homme! C'est pourquoi il est urgent d'achever les tronçons manquants dans les meilleurs délais.

René Vernaz

## DOSSIER VOTATIONS FEDERALES DU 1er AVRIL 1990

La seule décision raisonnable

### **A C H E V E R L E R E S E A U A U T O R O U T I E R**

J'ai eu de la peine à me contenir lorsque la conseillère aux Etats socialiste vaudoise Yvette Jaggi, qui avait approuvé en plénum la construction du tronçon Morat-Yverdon, se prononça en revanche contre celle de la N4.

#### **Interruption brutale**

Le trou à boucher entre Morat et Yverdon représente 47 km alors que celui du Knonaueramt (N4) est trois fois plus court. En cas d'achèvement de la N1, le tracé de Berne à Genève par Morat aura une distance inférieure de 40 km à celle de l'itinéraire N12 via Lausanne.

Les arguments en faveur de l'achèvement de la N4 valent autant pour la N1 et pour la N5 (Bienne-Soleure). Un réseau autoroutier pratiquement terminé serait brutalement interrompu et stopperait le trafic. Ce dernier s'écoulerait dès lors massivement à travers le paysage, se faufilant dans les villages, évitant les soi-disantes zones grises et se frayant un chemin détourné plus agréables et plus long.

Du point de vue de la Suisse centrale, l'achèvement de la N4 est un acte que la raison commande. Si l'on considère en effet le goulet de Sihlbrugg et l'engorgement de la route de transit à travers Zurich lors du trafic de pointe, on se rend compte des nuisances que provoque le trafic dans les villages du Knonaueramt. La mise à contribution supplémentaire des routes de Steinhausen et Cham parle de même.

#### **Protéger le paysage**

Les partisans de l'autoroute sont certes conscients des atteintes au paysage qu'occasionnera la construction. Le conflit qui en résulte ne doit pas être considéré comme pure bagatelle. C'est pourquoi ils se prononcent également en faveur d'un choix optimal du tracé, avec différents tunnels et des interventions ménageant le paysage.

Au vu de la charge sur l'environnement causée par un trafic parfois bloqué, il faut décider en faveur de l'achèvement des autoroutes. Celui qui a les arguments les meilleurs agit de manière raisonnable. Vouer le trafic automobile aux gémonies n'est pas un bon argument, d'autant qu'il s'est fortement développé. Sans compter que les adversaires de la liaison eux-mêmes sont aussi automobilistes et qu'ils apprécient par ailleurs des voies de communication directes...

### **Liaison fluide pour la Suisse centrale**

Pour la Suisse centrale, une liaison rapide et fluide avec l'agglomération zurichoise et l'aéroport de Kloten, ainsi qu'avec la Suisse du Nord-Ouest et la région du Sud de l'Allemagne comporte une importance non négligeable. Le trafic augmente en proportion.

C'est pourquoi la conférence gouvernementale de Suisse centrale s'est engagée à de répétées reprises en faveur de la construction de la N4, faisant valoir des arguments politiques et institutionnels. Des intérêts particuliers ne doivent pas empêcher l'exécution d'une tâche fédérale depuis longtemps décidée par les instances concernées. Sous peine de ne plus pouvoir résoudre des tâches nationales. En outre, les gouvernements de Suisse centrale sont d'avis qu'il ne serait pas judicieux de laisser le trafic parvenir en Suisse orientale par le Sihltal et la ville de Zurich, déjà si engorgée.

### **Affrontement**

Dans le Knonaueramt. deux groupes s'affrontent. Alors que le groupe de travail "Autobahnfreies Knonauer Amt" a reconnu que les villages devaient faire l'objet de routes d'évitement, un autre groupe - obtenant un appui croissant - se bat pour la solution plus complète et meilleure. Il est favorable à ce que l'on bouche le trou sur la N4, non pas seulement pour des raisons régionales et de soulagement des villages, mais aussi parce qu'il serait faux de ne pas achever un réseau autoroutier conçu de façon raisonnable.

Adapté aux situations particulières et compte tenu d'arguments partiellement différents, ce qui vaut pour la Suisse centrale s'avère également valable pour d'autres régions de notre pays.

Andreas Iten  
Conseiller aux Etats (PRD/  
ZG)

(encadré)

Né le 27 février 1936 à Unterägeri, Andreas Iten est marié et père de deux enfants. Professeur de séminaire, il a étudié aux universités de Bâle et Berlin. Il a présidé sa commune de 1971 à 1977. Député dès 1971, il exerce le mandat de conseiller d'Etat depuis 1974 et dirige actuellement le département de l'Intérieur. M. Iten est également conseiller aux Etats depuis 1987. Homme de livres et de réflexion, il se distingue en politique par sa remarquable faculté d'allier philosophie et action.