

Hauteville et Berne, 5.3.1990

Madame, Monsieur,
Chère consoeur, cher confrère,

Cet envoi comprend un article du conseiller national Gabriel Theubet (PDC JU) appelant à la solidarité confédérale en matière de routes nationales. J'y joins un article de notre confrère Roger Delapierre tandis qu'un aspect original du multipack antiroutes du 1er avril prochain est traité par Alfred Oggier.

J'ai pour ma part commenté quelques considérations de l'Office fédéral de l'environnement et propose, en annexe à cet article, un graphique montrant qu'un trafic fluide limite considérablement la pollution.

Je vous souhaite bonne réception de ce matériel, et je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, chère consoeur, cher confrère, mes cordiales salutations.

Raymond Gremaud



Annexes: 1 graphique
4 articles

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

UN AIR PLUS PUR

Il n'est un secret pour personne que tout ralentissement de trafic, tout bouchon dans et hors des agglomérations, augmente les émissions polluantes. Résultat ? Une détérioration de la qualité de l'air.

Aux heures de pointe, le matin et le soir, en raison des constantes accélérations et décélérations, les émissions polluantes, à une vitesse de 10 km/h seulement, sont beaucoup plus importantes qu'à 40 km/h en trafic fluide.

Selon les données de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, une voiture de tourisme roulant de manière saccadée, c'est-à-dire devant sans cesse s'arrêter et redémarrer, émet 2,5 fois plus de monoxyde de carbone (CO) et d'hydrocarbure (HC) qu'en trafic fluide, alors que les émissions d'oxydes d'azote (NOx) diminuent d'un dixième.

Pour les poids lourds, ces chiffres sont plus impressionnants encore. En colonne, il se forme 4,2 fois plus de CO, 5 fois plus de HC et 1,4 fois plus de NOx.

La forte augmentation des émissions d'hydrocarbure dans le trafic "stop-and-go" peut favoriser la formation d'ozone qui, surtout dans les régions situées à l'écart des agglomérations, est souvent supérieure à la valeur limite, créant ainsi de nouveaux problèmes.

Pour améliorer la qualité de l'air dans les localités aux artères très fréquentées, une mesure particulièrement efficace consiste donc à fluidifier le trafic.

Chacun l'aura compris! Guidé sur une route nationale, le trafic de transit réduit singulièrement ses émissions polluantes. Cette mesure épargne par ailleurs un bruit infernal aux habitants des localités.

Seuls à n'avoir pas pris en compte cette réalité, les artisans des initiatives dites du trèfle, objets de la votation du 1er avril. Conséquence ? Des nuisances parfaitement évitables le long des tronçons de N1, N5 et N4 à terminer se perpétueront pour la nuit des temps.

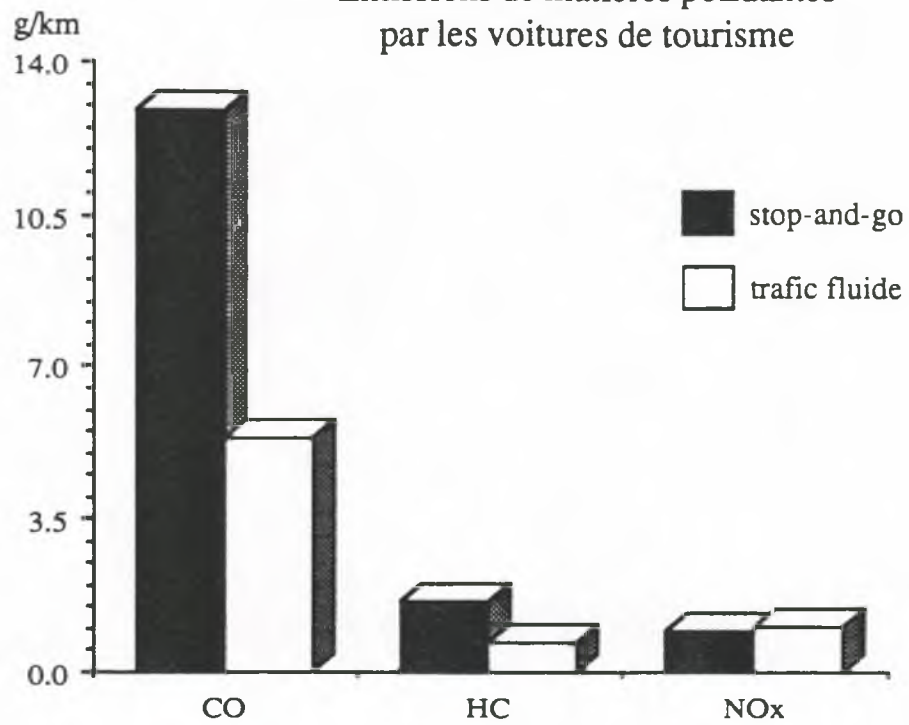
A moins que, sage, une majorité de citoyennes et de citoyens décide d'offrir un air plus pur aux régions concernées en refusant les initiatives d'un trèfle si mal fagoté qu'il a perdu une feuille avant même la votation populaire.

Raymond Gremaud

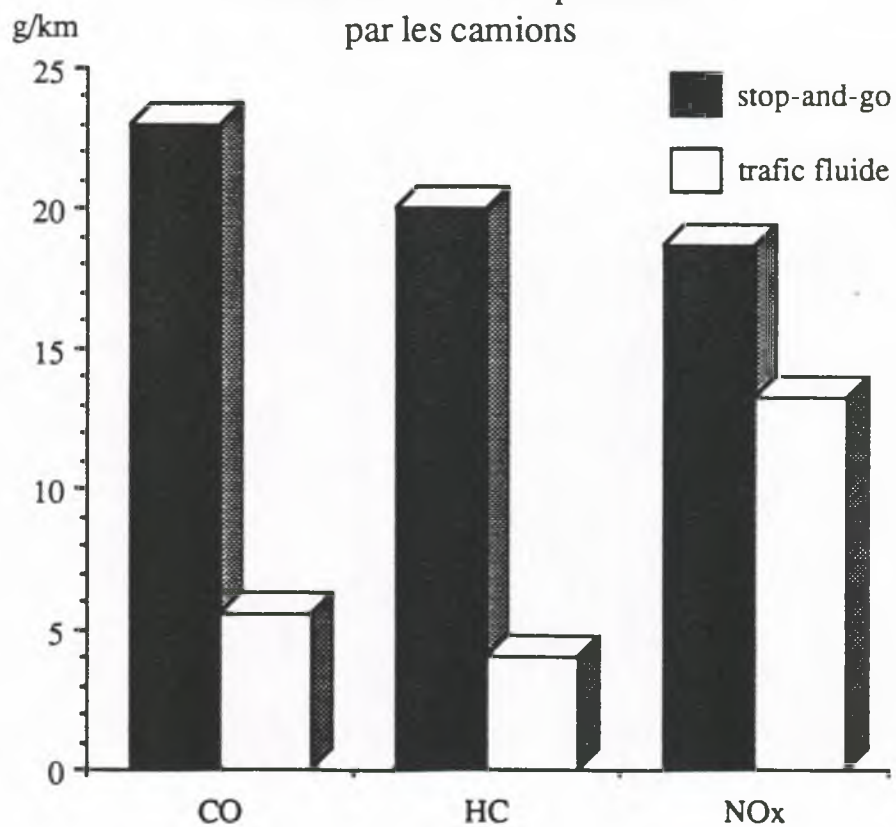
Un air meilleur grâce au délestage des localités

Un trafic fluide ou par à-coups?

Emissions de matières polluantes
par les voitures de tourisme



Emissions de matières polluantes
par les camions



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

Case postale 101

1211 Genève 3

"NON" AUX ATTEINTES A NOTRE RESEAU ROUTIER

Les citoyennes et les citoyens diront le 1er avril s'ils veulent interrompre le développement de leur réseau routier ou que l'on fasse marche arrière sur les décisions prises de longue date à son propos. Car nous sommes invités à nous prononcer sur l'initiative "Halte au bétonnage" - pour une stabilisation du réseau routier".

A une forte majorité, le Parlement (Conseil des Etats 35:0 et Conseil national 126:29) recommande aux citoyens de la rejeter. En effet, elle est pratiquement irréalisable.

D'une part il faudrait supprimer toutes les routes nationales, cantonales et communales ouvertes au trafic ces quatre dernières années ou actuellement en construction; d'autre part on devrait compenser toute ouverture de route et de tunnel indispensable par la suppression de voies régionales et, vice-versa; enfin, on abandonnerait des tronçons de routes nationales en infligeant aux voies secondaires et aux habitants des localités qu'elles traversent les surcharges de trafic, de bruit et de pollution dont on les avait ou dont on prévoyait de les libérer.

La desserte de zones industrielles, artisanales et d'habitation serait remise en question. L'épanouissement économique de régions du pays en plein développement ou périphériques serait totalement entravé. Enfin, la modification constitutionnelle proposée restreindrait la souveraineté des cantons sur les réseaux, sans donner à la Confédération les compétences nécessaires à l'application des nouvelles dispositions de droit préconisées par les initiants.

Dans le même ordre d'idées et plus concrètement, les citoyens sont invités à se prononcer sur trois tronçons autoroutiers: Yverdon-Avenches, dont la construction parachèvera la réalisation de la Nationale 1; Bienne-Zuchwil, continuation de la N5 du Pied du Jura; Knonau, N 4 reliant Zurich et Zoug.

Les Suisses ont heureusement beaucoup de bon sens; ce sera donc quatre fois "non"... à condition qu'ils aillent voter.

Roger Delapierre

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

Case postale 101

1211 Genève 3

ET LA SOLIDARITE CONFEDERALE ?

Les initiatives dites "trèfles à quatre", devenues "trèfle à trois", visent à empêcher la construction de certains tronçons du réseau des routes nationales, la N 1 entre Morat et Yverdon, la N4 entre Wettswil et Knonau, ainsi que la N 5 entre Bienne et Soleure/Zuchwil. L'initiative contre la N 16 ou Transjurane a heureusement été retirée.

La décision de réaliser ces ultimes parties du réseau national n'a pas été prise hâtivement; elle résulte de procédures longues et compliquées. L'opportunité de certains tronçons a d'ailleurs été réexaminée par le Conseil fédéral.

Les options prises par un arrêté de 1960, complétées en 1965, 1971 et 1984, ont été régulièrement confirmées. Elles s'imposent aujourd'hui plus que jamais, alors que la majeure partie du réseau est déjà réalisée. L'abandon des tronçons contestés - même pas 5 % - laisserait subsister des lacunes absurdes. Les régions concernées seraient submergées par le trafic, ce qui ne manquerait pas d'avoir des répercussions négatives sur l'environnement et la sécurité routière.

Veut-on décider pour les autres ?

Même si elles sont recevables dans leur forme, ces initiatives sont inquiétantes, voire choquantes sous certains aspects. Sans remettre en cause le droit fondamental qu'est l'initiative populaire, permettez que je relève leur côté quelque peu abusif.

C'est sans doute des considérations d'ordre tactique qui ont présidé au lancement de quatre initiatives plutôt que d'une seule, leurs auteurs espérant isoler les populations favorables et directement intéressées à chaque tronçon. Les signataires de l'initiative contre la N 16 n'étaient que 983 dans le Jura, soit 1,5 % de la population, alors qu'en votation cantonale la Transjurane avait recueilli 72 % de oui.

Un récent sondage dans le district de Knonau révèle que 70 % de la population sont favorables à la N 4, alors que 25 % y sont opposés. Le taux d'approbation est en hausse depuis la votation cantonale de 1985.

Ces faits montrent bien la manoeuvre. De plus, les signatures récoltées dans les cantons de Zurich et de Berne représentent, pour chacune des initiatives, entre 48 % et 50 % du total. Voudrait-on qu'une partie du pays impose sa volonté aux autres que l'on ne s'y prendrait pas autrement!

./.

Et pourtant, le réseau des routes nationales est cohérent. Il n'est pas question de l'étendre et de favoriser le trafic individuel. La route reçoit les 4/5 des transports de personnes et la moitié des transports de marchandises. Les coupures proposées ne détournent pas de la route ce trafic. Elles ne feront que le reporter sur d'autres voies. Ce seront les villages riverains qui souffriront de ce flot de véhicules supplémentaires. Pour cette première raison et par respect des populations habitant ces localités, nous devons rejeter les trois initiatives.

Un axe routier encore incomplet

Deux des initiatives proposent cumulativement de couper la N 1 entre Morat et Yverdon et la N 5 entre Bienne et Soleure. Il faut pourtant bien terminer l'axe traversant notre pays d'est en ouest. On sait maintenant que la N12 ne remplit pas cette fonction. C'est une route nationale de 2e classe, culminant à 1000 mètres d'altitude, et que les poids lourds évitent, en hiver surtout. Ils préfèrent la route de la Broye, qui suit une pente naturelle, ce qui diminue leur consommation de carburant.

Selon les derniers comptages du trafic, l'Administration fédérale a établi qu'il passe davantage de camions à Henniez que sur l'autoroute du Gothard. Il est donc indispensable de canaliser les camions qui roulent de Berne à Morat, pour rejoindre Genève, sur une autoroute plate, tout en raccourcissant le parcours de quelque 40 km. Soulignons encore que le peuple vaudois s'est prononcé en faveur de cette solution.

Pas de concurrence rail-route!

On reproche parfois aux routes nationales d'être un concurrent coûteux pour les chemins de fer. Cet argument est spécieux. Les autoroutes sont financées par les taxes et surtaxes sur les carburants, lesquelles sont payées par les automobilistes, qu'ils disposent ou non d'une autoroute. D'ailleurs, les moyens provenant des droits d'entrée sur les carburants sont engagés de façon accrue en faveur des transports publics. Personne n'a donc intérêt à entretenir le conflit rail-route.

Le seul véritable reproche adressé à notre réseau routier est que sa conception date d'une trentaine d'années et que, par conséquent, il est dépassé. Effectivement, son achèvement intervient à un moment où règnent plusieurs incertitudes. Mais, dans ce domaine comme dans d'autres, sachons raison garder, car on ne peut imaginer, dans notre Confédération, une décision du souverain interdisant à trois régions du pays d'avoir ce dont toutes les autres bénéficient déjà. A défaut, la solidarité confédérale s'en trouverait dangereusement ébranlée. C'est pourquoi il faut rejeter ces trois initiatives.

Gabriel Theubet, conseiller national

UNE ECOLE A MORAT

Les lecteurs de ce papier ne vont certainement plus à l'école. Mais leurs enfants peut-être. Ceux de Morat ont de la peine. Ceux dont l'école est située tout près de l'actuelle route cantonale de contournement de cette belle ville.

Ils ont de la peine à cause du bruit et un peu de la pollution.

Des milliers de voitures et de camions passent chaque jour sous les fenêtres de cette école. Tout près de la ville.

En principe, cela ne devrait plus durer bien longtemps: une autoroute est prévue, sur laquelle devra se dérouler ce trafic.

On prend son mal en patience.

Hélas, un groupe d'opposants à ce tronçon de route nationale a fait aboutir une initiative. Ils veulent que soit inscrit dans la Constitution fédérale (excusez du peu!) que jamais il n'y aura d'autoroute entre Morat et Yverdon.

Mais la majorité d'entre eux n'habitent pas dans cette région. Au contraire, ils vivent dans des villes et villages bien protégés des nuisances de ce genre. Une autoroute régionale a déchargé leurs routes cantonales de tout trafic important de transit. Ils ont bien de la chance!

A Morat, on aimerait bien être au bénéfice des mêmes avantages. Ils ne le veulent pas. Ce serait dommage pour le paysage, pour la faune, pour la flore, pour les terrains agricoles sacrifiés, etc. Quelles belles raisons de s'opposer à une autoroute nécessaire quand on habite à l'autre bout du pays et qu'on a déjà ses autoroutes de transit!

Tout ceci n'est pas sérieux, peut-on penser. Il n'est pas juste que des gens de Glaris, de Thurgovie, de Saint-Gall, d'Appenzell, de Zurich et d'ailleurs viennent dire ce qui est bon pour les Moratois.

Bien sûr que le paysage est beau. Mais pas plus que celui des cantons précités.

Bien sûr que la faune et la flore doivent être protégées, Mais pas plus qu'ailleurs.

Alors, reprenons nos esprits.

Le réseau autoroutier a été conçu comme un ensemble cohérent. C'est le Parlement qui l'a décidé naguère en toute connaissance de cause.

Il ne faut pas se laisser avoir par les nostalgies des chars à banc et des poules qui traversent les routes des villages. Aujourd'hui, les camions et les automobiles sont nécessaires, indispensables. Il faut leur donner le moyen de rouler en limitant leurs nuisances au maximum.

Les autoroutes en forment un moyen.

Laissons donc s'achever le réseau tel que prévu. Tout le monde y trouvera son compte, y compris les écoliers de Morat.

Alfred Oggier