

# Feuille Fédérale

Berne, 19 juillet 1976

128<sup>e</sup> année

Volume II

N<sup>o</sup> 28

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 85 francs par an, 48 fr. 50 pour six mois.  
Etranger: 103 francs par an, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement.

76.053

## Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur l'initiative populaire «**Démocratie dans la construction des routes nationales**»

(Du 26 mai 1976)

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter notre message sur l'initiative populaire «Démocratie dans la construction des routes nationales».

### 1 Vue d'ensemble

En date du 22 juillet 1974, le comité d'initiative «Démocratie dans la construction des routes nationales» a déposé une initiative populaire demandant qu'un nouvel article 36<sup>bis</sup>, alinéa 1<sup>bis</sup>, soit introduit dans la constitution, aux fins de donner des compétences accrues à l'Assemblée fédérale et au peuple en matière de construction des routes nationales.

Selon les dispositions constitutionnelles et légales en vigueur, l'Assemblée fédérale déclare routes nationales les voies de communication les plus importantes présentant un intérêt pour la Suisse en général; elle fixe définitivement le tracé général et le type des routes nationales à construire. Le Conseil fédéral approuve les projets généraux des sections. Les projets définitifs, dont l'établissement incombe aux cantons, sont soumis à l'approbation du Département fédéral de l'intérieur. Le Conseil fédéral fixe les programmes de construction des routes nationales après avoir consulté les cantons. L'initiative populaire demande que les compétences attribuées au Conseil fédéral, telles que la fixation du tracé exact de chaque tronçon de route nationale et du programme de construction y relatif, soient également déléguées à l'Assemblée fédérale et que toutes les décisions des conseils législatifs soient soumises au référendum facultatif. Selon la disposition transitoire de l'initiative, ce régime devra s'appliquer aussi à toutes les routes nationales ou sections de routes nationales non encore construites ou non encore mises en chantier le 1<sup>er</sup> août 1973.

La procédure de décision, à la fois inopportune et compliquée, qu'exige l'initiative pourrait compromettre sérieusement l'exécution des tâches assignées par l'article 36<sup>bis</sup>, 1<sup>er</sup> alinéa, de la constitution; or cette disposition, selon laquelle la Confédération est tenue d'assurer l'établissement et l'utilisation d'un réseau des routes nationales, serait maintenue. Telle qu'elle est proposée, la nouvelle réglementation des attributions serait peu judicieuse et la disposition transitoire pourrait avoir des conséquences fâcheuses. C'est pourquoi nous vous proposons de recommander au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative populaire «Démocratie dans la construction des routes nationales», sans lui opposer de contre-projet.

## 2 Considérations sur les questions de forme

L'initiative «Démocratie dans la construction des routes nationales» déposée le 22 juillet 1974, qui a recueilli 67 817 signatures valables, demande que la constitution soit complétée comme il suit:

### *Art. 36<sup>bis</sup>, al. 1<sup>bis</sup> (nouveau)*

L'Assemblée fédérale arrête la conception, le tracé et l'exécution des routes nationales. Les arrêtés qu'elle prend sont soumis à l'acceptation ou au rejet du peuple si 30 000 électeurs ou huit cantons demandent le référendum.

### *Disposition transitoire*

Toutes les routes nationales ou sections de route non encore construites ou non encore mises en chantier le 1<sup>er</sup> août 1973 sont soumises à l'adoption d'un arrêté conformément à l'article 36<sup>bis</sup>, alinéa 1<sup>bis</sup>.

L'initiative autorise certains membres du comité d'initiative à la retirer en faveur d'un contre-projet de l'Assemblée fédérale ou à la suite d'une modification correspondante de la législation sur les routes nationales.

La traduction en français reproduit fidèlement le texte allemand, expressément désigné comme étant déterminant. Au sens de l'article 22, 4<sup>e</sup> alinéa, de la loi sur les rapports entre les conseils, deux corrections d'orthographe ont été apportées au texte français.

L'initiative répond aux prescriptions de forme prévues aux articles 1 à 5 de la loi fédérale concernant le mode de procéder pour les initiatives populaires relatives à la révision de la constitution (loi sur les initiatives populaires). Elle respecte le principe de l'unité de la matière et ne combine pas la forme de la proposition conçue en termes généraux et celle du projet rédigé de toutes pièces. On pourrait, il est vrai, douter que le principe de l'unité de la matière soit observé; en effet, un citoyen favorable à l'initiative comme telle mais opposé à la disposition transitoire dont les conséquences pourraient être absurdes, sera dans l'embarras. Il n'a pas la possibilité de s'exprimer séparément sur chaque point de l'initiative. S'il se prononce en faveur du nouvel article constitutionnel, il doit

aussi s'accommoder des conséquences de la disposition transitoire. Le nouvel article constitutionnel et la disposition transitoire sont liés et ont un objectif commun: donner des compétences accrues à l'Assemblée fédérale et au peuple suisse en matière de construction de routes nationales. Le principe de l'unité de la matière est ainsi respecté.

L'initiative populaire ne contient rien d'irréalisable. Certes, la disposition transitoire pourrait avoir pour conséquence que le peuple s'oppose à la réalisation d'un tronçon de route construit dans l'intervalle, ce qui serait préjudiciable à l'économie et onéreux, mais elle ne prescrit rien qui soit inexécutable. La destruction d'une route nationale nouvellement construite et le rétablissement de l'état primitif ne poseraient pas de difficultés techniques insurmontables. Une initiative ne peut être déclarée irrecevable que si elle est absolument inexécutable, faute de quoi on priverait le peuple et les cantons d'un droit essentiel du souverain et l'on porterait atteinte d'une façon inadmissible, tant du point de vue politique que juridique, à l'institution de l'initiative constitutionnelle qui est un droit fondamental du peuple. Sur ce point, le Conseil fédéral s'est exprimé dans le même sens, de manière particulièrement circonstanciée, dans son rapport du 4 mai 1954 sur l'initiative populaire pour la protection des sites depuis la chute du Rhin jusqu'à Rheinau (FF 1954 I 697). Cette initiative populaire demandait que la beauté des sites soit préservée lors de l'utilisation des forces hydrauliques. Dans une disposition transitoire, elle exigeait que la concession accordée pour la construction de l'usine hydro-électrique de Rheinau soit annulée afin de maintenir intacte la chute du Rhin et de protéger la beauté de cette chute et celle des sites jusqu'à Rheinau, quand bien même 50 millions de francs avaient déjà été investis dans les travaux de construction de l'usine. Le Conseil fédéral avait déclaré que la constitution n'imposait ni expressément ni tacitement, quant au fond, des limites à sa révision et que seuls le peuple et les cantons étaient habilités à décider quelles dispositions doivent figurer dans la constitution. A plusieurs reprises, le Tribunal fédéral a entériné ces principes dans des arrêts portant sur des initiatives constitutionnelles cantonales.

L'initiative populaire «*Démocratie dans la construction des routes nationales*» doit par conséquent être soumise au vote du peuple et des cantons.

### **3 Etat de la construction des routes nationales**

#### **31 Le réseau des routes nationales**

Se fondant sur les articles 36<sup>bis</sup> de la constitution ainsi que sur les articles 1<sup>er</sup> et 11 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (RS 725.11), qui attribuent à l'Assemblée fédérale la compétence de déclarer routes nationales un réseau de voies de communication les plus importantes présentant un

intérêt pour la Suisse en général, les Chambres fédérales ont, par arrêté du 21 juin 1960 (RS 725.113.11), fixé le réseau des routes nationales. Il comprend les routes suivantes (fig. 1):

- N 1 Genève–Lausanne–Berne–Zurich–Winterthour–Saint-Gall–Sankt-Margrethen
- N 2 Bâle–tunnel du Belchen–Lucerne–Stans–Altdorf–Saint-Gothard–Lugano–Chiasso
- N 3 (Bâle) Augst–Brougg–Birmenstorf et Zurich–Pfäffikon–Sargans
- N 4 Barga (frontière)–Schaffhouse–Winterthour et Zurich–Knouau–Cham–Brunnen–Altdorf
- N 5 Luterbach (Soleure)–Bienne–Neuchâtel–Yverdon
- N 6 Berne–Thoune–Spiez–Rawyl–Sion/Sierre
- N 7 Winterthour–Frauenfeld–Kreuzlingen (frontière)
- N 8 Spiez–Interlaken–Iseltwald–Brienzwiler–Brünig–Sarnen–Acheregg
- N 9 Vallorbe (frontière)–Chavornay et Ecublens (Lausanne)–Villeneuve–Sion–Brigue–Simplon–Gondo (frontière)
- N 12 Vevey–Fribourg–Berne
- N 13 Sankt-Margrethen (frontière)–Sargans–Coire–Thusis–San Bernardino–Castione
- N 14 Lucerne–Cham (Holzhäusern)
- N 1a Bifurcation de la N 1–aéroport de Cointrin–raccordement à la route principale Genève–Meyrin
- N 1b Zurich (Aubrugg)–aéroport de Kloten  
et en vertu de deux arrêtés complémentaires de l'Assemblée fédérale:
- N 2 Tunnel routier Göschenen–Airolo
- N 1c Contournement nord et ouest de Zurich.

Selon l'état actuel des sections terminées et projetées, le réseau des routes nationales a une longueur de 1838,1 km, soit environ 3 pour cent de l'ensemble du réseau actuel des routes cantonales et communales. Il comprend:

	km
Autoroutes à 6 voies .....	82,3
Autoroutes à 4 voies .....	1 389,7
Autoroutes à 2 voies .....	306,2
Total autoroutes et semi-autoroutes .....	1 778,2
Routes à trafic mixte .....	59,9
Total routes nationales .....	1 838,1

Des onze villes de plus de 40 000 habitants (population en 1974), dix, excepté La Chaux-de-Fonds, sont reliées par le réseau des routes nationales. En

# Schweizerisches National- und Hauptstrassennetz

# Réseau suisse des routes nationales et principales

## Legende / Légende:

- Nationalstrasse / Route nationale ———
- Hauptstrassen / Routes principales ———
- Talstrasse / Route de plaine ———
- Alpenstrasse / Route alpestre - - - - -

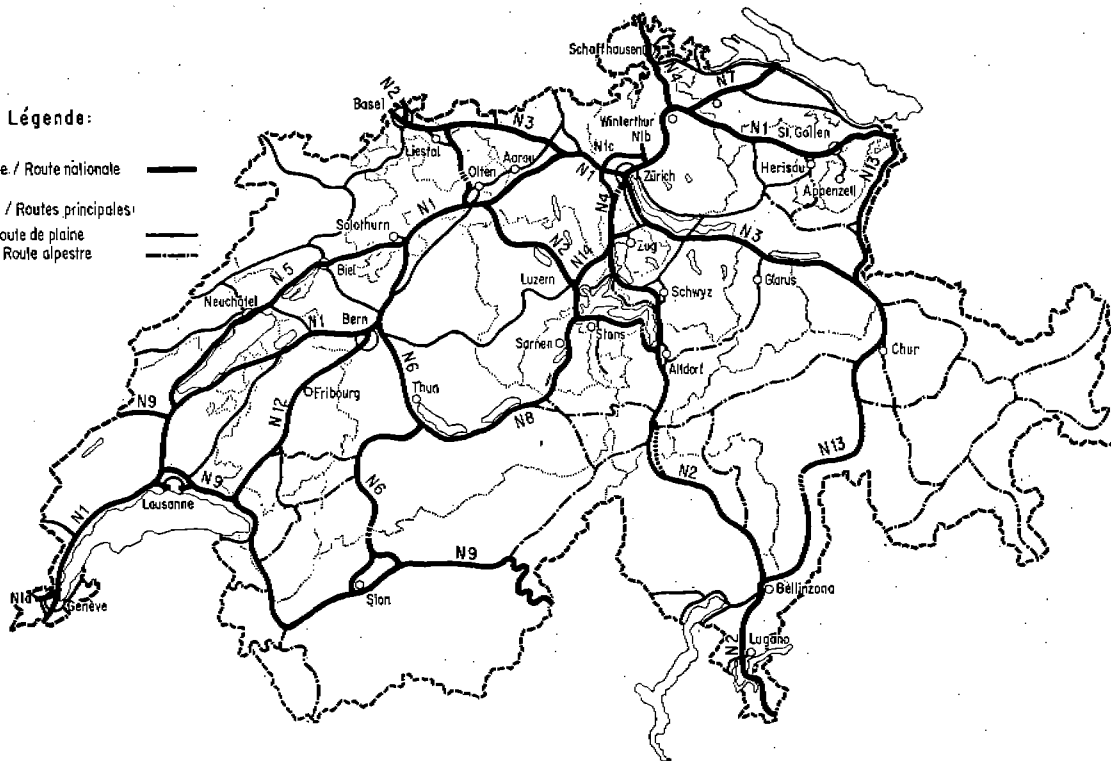


Figure 1

outre, il relie entre elles 57, soit 70,4 pour cent des 81 villes comptant plus de 10 000 mais moins de 40 000 habitants. Les chefs-lieux de cantons Glaris, Zoug, Liestal, Appenzell et Aarau ne sont pas directement desservis par des routes nationales. Mais Zoug, Liestal et Aarau ne sont guère éloignés du réseau des routes nationales; comme les villes de La Chaux-de-Fonds, du Locle et de Davos, ces localités sont raccordées par des routes principales au réseau des routes nationales. Par rapport aux villes et aux chefs-lieux de cantons, d'où part et où aboutit la plus grande partie du trafic intérieur, le réseau des routes nationales est donc disposé très favorablement.

85,5 pour cent de l'ensemble de la population urbaine, soit 2,4 millions d'habitants en chiffre rond, sont raccordés au réseau des routes nationales. Quelque 4,3 millions de personnes, soit 67 pour cent de l'ensemble de la population suisse, habitent à l'intérieur d'une zone de zéro à cinq kilomètres de part et d'autre des routes nationales. Cette population dispose de 1,4 million de véhicules à moteur (voitures de tourisme, autobus, autocars, fourgonnettes, camions, véhicules spéciaux), ce qui correspondait, en 1974, aux trois quarts environ de notre parc total de véhicules à moteur qui comptait 1,9 million d'unités.

Font partie du réseau des routes nationales les voies d'accès aux principales régions touristiques du lac Léman, du Valais, de l'Oberland bernois, de la Suisse centrale ainsi que des cantons du Tessin et des Grisons. Le réseau répond ainsi dans une très large mesure aux intérêts des personnes qui se déplacent par délassement et des vacanciers.

La plupart des routes nationales font partie intégrante du réseau international des routes européennes. La croix routière lac Léman-lac de Constance et Bâle-Chiasso s'inscrit dans la trame des principales liaisons européennes ouest-est et nord-sud.

Le réseau des routes nationales, tel qu'il a été fixé par les Chambres fédérales, satisfait ainsi de manière optimale les besoins de notre pays en matière de transports et sur le plan économique; il permet aussi de sauvegarder les intérêts suisses dans le domaine du trafic routier international.

### **32 L'évolution du réseau des routes nationales depuis sa fixation**

Peu après que l'Assemblée fédérale eut fixé, en 1960, le réseau des routes nationales, des demandes visant à inclure de nouveaux tronçons dans le réseau ont été formulées, sous forme d'interventions parlementaires, ainsi que de requêtes émanant de cantons et du public; elles étaient assurément dictées en particulier par les avantages évidents que présentent les autoroutes pour la circulation et les régions desservies. Aujourd'hui encore, des propositions de ce genre sont enregistrées en faveur de presque toutes les parties du pays. Nous nous bornons à mentionner les demandes concernant l'inclusion dans le réseau

des routes nationales d'une route transjurane, d'une liaison directe de Berne à Lucerne, d'une route longeant le lac de Constance de Kreuzlingen à Rorschach et la proposition de caractère général d'élaborer un programme complémentaire de routes nationales. Dans nos réponses à ces démarches, nous avons déclaré que nous n'envisagerions sérieusement une notable extension du réseau des routes nationales que si, après l'achèvement de la majeure partie de ce réseau, il s'avérait nécessaire d'élargir la définition limitative du réseau des routes nationales, telle que la donne l'article 36<sup>bis</sup> de la constitution.

Aussi le réseau des routes nationales n'a-t-il été étendu que deux fois depuis 1960; il s'agit du tunnel routier du Saint-Gothard (arrêté fédéral du 25 juin 1965) et du contournement autoroutier de Zurich par le nord et l'ouest (arrêté fédéral du 23 juin 1971). Le tunnel routier du Saint-Gothard a été inclus dans le réseau parce que la demande en avait été faite par une motion des Chambres fédérales lors de la fixation de ce réseau; d'autre part, l'établissement du plan général des transports dans l'agglomération zurichoise exigeait que l'on prenne en considération le contournement de Zurich.

Eu égard au développement impétueux du trafic routier durant les dernières décennies, la capacité du réseau des routes nationales a pourtant été considérablement accrue, certains tronçons ayant été rangés dans une catégorie supérieure. L'arrêté fédéral fixant le réseau des routes nationales nous conférait le pouvoir d'en décider ainsi lors de l'approbation des projets de divers tronçons de routes nationales. Des autoroutes à quatre voies sont devenues des autoroutes à six voies sur 96 km. 559 km de semi-autoroutes ont été ramenés à 276 parce qu'elles ont été transformées en autoroutes à quatre voies sur 283 km. A la suite de leur transformation en semi-autoroutes ou en autoroutes, les routes à trafic mixte ne représentent plus que 75 km au regard de 590 auparavant. Ces mesures, associées à d'autres éléments, se sont évidemment traduites par une augmentation considérable des coûts de construction des routes nationales.

Toutefois, durant ces dernières années, maintes opinions ont été exprimées quant à l'étendue du réseau des routes nationales. La construction de certains tronçons projetés a été remise en question lors de manifestations locales, par la presse, des pétitions et des requêtes demandant de reconsidérer l'approbation donnée à certains projets, ainsi que par des interventions parlementaires. La présente initiative va également dans ce sens. Elle entend conférer directement aux citoyens un droit de codécision et leur permettre ainsi de retrancher certains tronçons du réseau des routes nationales et, partant, d'empêcher leur construction. Comme nous nous étions opposés jusqu'à présent aux projets visant à étendre notablement le réseau des routes nationales, nous nous sommes élevés contre les propositions d'en supprimer certains tronçons. Tel qu'il a été fixé par l'Assemblée fédérale, le réseau des routes nationales constitue un tout équilibré, à la mesure de notre pays, qui est conforme à ses conditions géographiques et aux exigences de sa politique des transports. Retrancher sans discernement certains tronçons du réseau serait assurément néfaste.

### 33 Etat de l'établissement des projets

L'établissement des projets de routes nationales est régi par une longue et laborieuse procédure de consultation et de mise au point qui donne largement voix au chapitre aux cantons, aux communes et, en fin de compte, aux propriétaires de biens-fonds. Selon le droit en vigueur, l'établissement des projets des routes nationales obéit donc absolument aux principes démocratiques et fédéralistes.

A la fin de 1975, les projets généraux étaient approuvés pour 1552 km ou 85 pour cent environ de l'ensemble du réseau des routes nationales. Pour diverses raisons, les projets généraux de quelques sections ne sont pas encore définitivement établis; au nombre de celles-ci figurent les sections suivantes: Yverdon-Morat (N 1), Faido, Biasca-Castione (N 2), Frick-Brougg (N 3), Soleure-Bienne (N 5) et Vallorbe-Chavornay (N 9).

### 34 Etat des travaux

A la fin de 1975, 952,3 km de routes nationales ou 51,8 pour cent de la longueur totale du réseau étaient ouverts au trafic, soit:

	km
Autoroutes à 6 voies .....	64,3
Autoroutes à 4 voies .....	597,9
Semi-autoroutes à 2 voies .....	196,5
Total des autoroutes et semi-autoroutes .....	858,7
Routes à trafic mixte .....	93,6
Total des routes nationales .....	952,3
	ou 51,8 %

Actuellement, 253 km de routes nationales ou 13,8 pour cent de la longueur totale du réseau sont en construction, soit:



	km
Autoroutes à 6 voies .....	10,6
Autoroutes à 4 voies .....	166,0
Semi-autoroutes à 2 voies .....	68,6
Total des autoroutes et semi-autoroutes .....	245,2
Routes à trafic mixte .....	7,9
Total des routes nationales .....	253,1
	ou 13,8 %

Les travaux de construction les plus importants ont lieu sur les grandes transversales ouest-est et nord-sud du réseau; ainsi, sur la N 1 (lac Léman-lac de Constance): sections Lausanne-Yverdon, Gurbrü (Chiètres)-Mühleberg,



Schweizerische Nationalstrassen / Routes nationales suisses  
**Stand der Bauarbeiten, Ende 1975**  
**Etat des travaux de construction, fin 1975**

Legende / Légende:

-  ausgeführt / terminé
-  im Bau / en construction

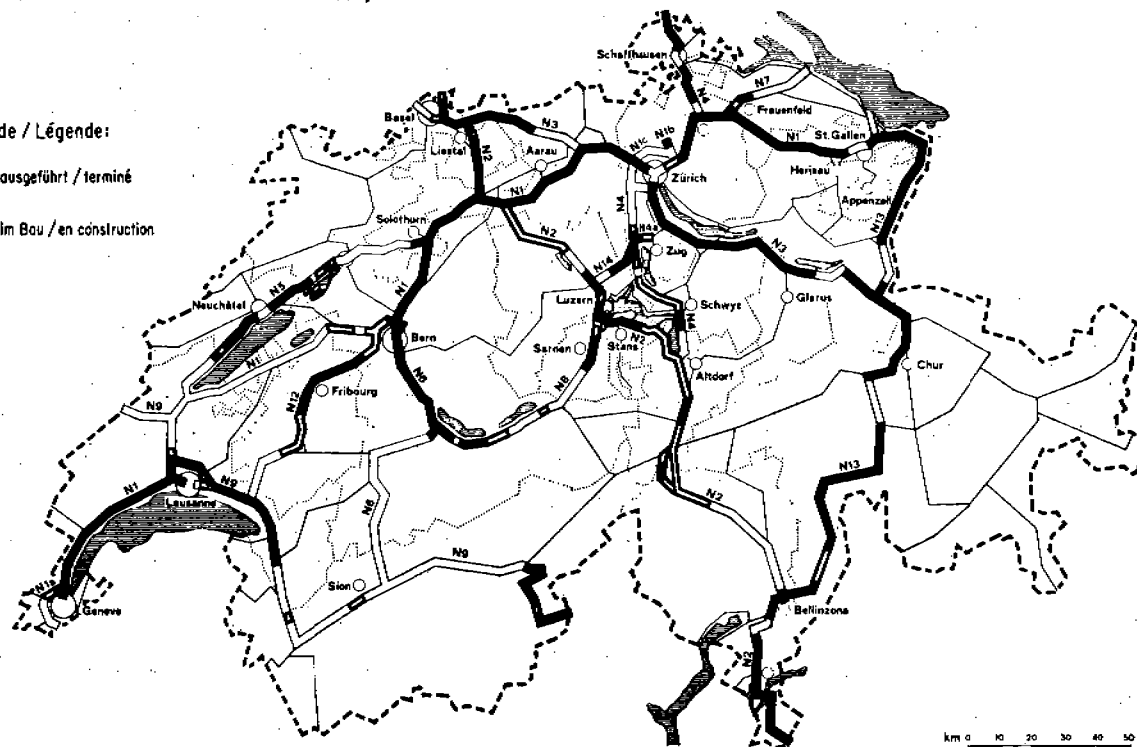


Figure 2

contournement nord de Berne et section Zurich–Aubruugg; sur la N 12 (Vevey–Berne): sections Vevey–Châtel–Saint-Denis–Corpataux et Thörishaus–Berne. On exécute aussi des travaux sur des tronçons plus ou moins longs de la N 2 (Bâle–Chiasso) dans les cantons de Bâle-Ville, Lucerne, Nidwald, d’Uri et du Tessin. Sur d’autres routes nationales, des travaux destinés à combler les dernières lacunes sont en cours (fig. 2).

La construction des routes nationales se poursuit selon un programme à long terme qui, tout en obéissant en principe à un ordre de priorité déterminé, est adapté chaque année au coût et à l’état d’avancement des projets ainsi qu’aux impératifs de la politique financière et conjoncturelle. En raison de leur étendue et de leur importance, les routes nationales sont une entreprise permettant d’agir efficacement sur le niveau de l’emploi dans le secteur du génie civil.

Selon le 3<sup>e</sup> programme de construction à long terme qui vient d’être proposé par la Commission consultative pour la construction des routes nationales, les principales d’entre elles seront vraisemblablement achevées au cours des années indiquées ci-après:

- N 1 Lac Léman–lac de Constance: 1991
- N 2 Bâle–Chiasso: 1984
- N 3 Bâle–Zurich–Sargans: 1988
- N 4 Frontière–Schaffhouse–Zurich–Altdorf: 1990
- N 5 Soleure–Bienne–Neuchâtel–Yverdon: 1988
- N 6 Berne–Rawyl–Sion: 1991
- N 7 Winterthour–Frauenfeld–Kreuzlingen: 1988
- N 8 Spiez–Brünig–Acheregg: 1988
- N 9 Vallorbe–Lausanne–Simplon–Gondo: 1992
- N 12 Vevey–Fribourg–Berne: 1980
- N 13 Sankt-Margrethen–San Bernardino–Bellinzona: 1989
- N 14 Lucerne–Cham: 1983.

### 35 Le financement des routes nationales

D’emblée, il était évident que la construction d’un réseau routier entièrement nouveau, de l’importance que présente celui des routes nationales, exigerait un mode de financement particulier. Si l’on avait voulu réaliser et financer cette entreprise selon la méthode traditionnelle de l’amortissement immédiat qui consiste à couvrir les dépenses au fur et à mesure, les travaux auraient duré plusieurs décennies. C’est pourquoi la méthode de l’investissement a été choisie: la Confédération alloue, pour la construction des routes nationales, des subventions annuelles d’un montant déterminé, qui sont inscrites au budget, et s’accommode durant un certain temps d’un endettement relativement

élevé en admettant que la dette pourra être remboursée assez rapidement au cours des années qui marqueront l'achèvement des travaux, c'est-à-dire à un moment où le produit des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs sera notablement supérieur aux dépenses de construction annuelles. Pour faire face aux dépenses de construction, la Confédération dispose de la part des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs, de la taxe supplémentaire à affectation spéciale et d'un montant qu'elle prélève sur ses ressources ordinaires.

Ce mode de financement, qui a donné satisfaction, n'a pas changé. En revanche, l'importance des moyens financiers nécessaires, au même titre que le programme de construction des routes nationales, a beaucoup varié au fil du temps. En 1960, les dépenses totales avaient été estimées à 5,7 milliards de francs, la construction du tunnel du Saint-Gothard et le contournement de Zurich n'étant pas compris dans ce chiffre. En 1963, il a fallu le corriger et le porter à 12,5 milliards de francs. Depuis lors, 51,8 pour cent du réseau ont été aménagés, le coût des travaux s'étant élevé à 14,21 milliards de francs. L'accroissement des dépenses est dû à plusieurs facteurs, en particulier aux exigences grandissantes auxquelles le réseau devait répondre; c'est pourquoi il a été nécessaire d'augmenter, à des intervalles relativement rapprochés, les fonds destinés à assurer le financement des routes nationales. Alors qu'elle était de 5 centimes par litre de carburant en 1962, la taxe de douane supplémentaire s'élève actuellement, après la dernière révision de l'arrêté fédéral concernant le financement des routes nationales, à 30 centimes. La contribution aux frais des routes nationales, que la Confédération alloue chaque année à fonds perdu, a passé de 26 millions de francs en 1965 à 150 millions. Constitués par les droits d'entrée ordinaires sur les carburants pour moteurs, la taxe de douane supplémentaire et la contribution fédérale aux frais des routes nationales, les fonds dont disposait la Confédération durant les années 1973 à 1975 étaient supérieurs au montant requis pour couvrir sa participation à la construction, aux dépenses d'entretien et aux frais d'administration, ainsi que pour assurer le service des intérêts de l'avance fédérale. Celle-ci, qui avait atteint, à raison de 2784 millions de francs, un maximum en 1972, a pu être ramenée progressivement à 2364 millions à la fin de 1975. Il n'en demeure pas moins que la Confédération est contrainte aujourd'hui d'éviter tout nouvel accroissement de l'avance, voire de s'efforcer à en obtenir le remboursement plus tôt que prévu, afin que ces fonds puissent être affectés à la réalisation d'autres tâches déjà en cours d'exécution ou plus urgentes. Nous vous avons déjà renseignés sur ce point dans notre message du 29 août 1974 relatif à la création de nouvelles ressources pour les finances fédérales (FF 1974 II 497).

Depuis que le compte des routes nationales est établi, soit à partir de 1959, la Confédération a dépensé quelque 12,3 milliards de francs pour la construction des routes nationales; 10 milliards, soit 81 pour cent, sont déjà remboursés. Le financement des routes nationales s'opère donc de manière satisfaisante. Etant donné que le mode de financement choisi s'adapte aisément aux circonstances, on peut considérer qu'il continuera à être appliqué.

#### 4 Le réseau des routes nationales en service

952 km de routes nationales ou 51,8 pour cent de la longueur totale du réseau sont en service. Ces tronçons sont situés sur les principales transversales du pays, où le trafic est le plus dense; ils relient entre elles les grandes villes de Genève et Lausanne, ainsi que celles de Berne, Bâle, Zurich et Saint-Gall. La majeure partie de la N 3/13, route de transit à travers les Alpes, est ouverte à la circulation. Il en est de même des voies de communication qui, des grandes villes, donnent accès aux régions de détente et de tourisme, telles que la N 1/N 9 qui mène de Genève et Lausanne dans le Valais, la N 2/N 1/N 6 qui conduit de Bâle, du Plateau et de Berne à l'Oberland bernois, les tronçons de la N 2, N 4 et N 8 menant en Suisse centrale et de la N 3/N 4, de Bâle, Schaffhouse et Zurich en direction des cantons de Glaris et des Grisons (fig. 3).

La partie du réseau des routes nationales actuellement achevée et en exploitation répond aux besoins du trafic journalier. Elle présente pour le trafic de transit et à longue distance les avantages que l'on en attendait: gain de temps, économie de main-d'œuvre, usure moindre du matériel et consommation réduite de carburant.

Au regard des routes usuelles, les autoroutes offrent une sécurité plusieurs fois supérieure. C'est là un bienfait inestimable du point de vue humain et économique. Les autoroutes accroissent aussi la sécurité du trafic sur le reste du réseau. Les routes nationales dégagent les routes ordinaires, ce qui a de bénéfiques répercussions sur les nombreux villages et autres localités qui, depuis la mise en service de la route nationale les intéressant, ne doivent plus être traversés; la diminution du trafic de transit a pour effet qu'il est à nouveau plus agréable d'y habiter et que la sécurité routière y est devenue meilleure.

Les routes nationales contribuent dans une large mesure à la protection de l'environnement. Elles absorbent le trafic du réseau routier existant – réseau qui n'est que rarement aménagé aux fins d'atténuer les nuisances – pour le canaliser dans des tracés spécialement conçus à cet effet. Tel est également le cas dans les villes, ainsi que le prouvent éloquemment les expériences les plus récentes qu'ont permis de faire certaines routes nationales urbaines et quelques contournements de villes ouverts assez récemment à la circulation. A l'encontre des craintes et des critiques auxquelles des routes nationales urbaines ont donné lieu, il apparaît très clairement que la canalisation du trafic dans un petit nombre de routes urbaines à grand débit réduit la circulation dans les quartiers résidentiels; le bruit et les gaz d'échappement s'en trouvent diminués d'autant.

A de nombreux égards, les routes nationales répondent aussi aux exigences de la protection de la nature et du patrimoine. En dégageant le réseau routier, les routes nationales rendent superflus maints aménagements de routes, notamment dans des villages et autres localités, ou permettent d'en restreindre l'ampleur. Ainsi, les sites, les lieux historiques et les paysages restent intacts dans les environs des routes existantes. On prête la plus grande attention à la protection de la nature et des sites lors de la construction des routes nationales. Aussi

Schweizerische Nationalstrassen / Routes nationales suisses

Im Betrieb, Ende 1975

En service, fin 1975

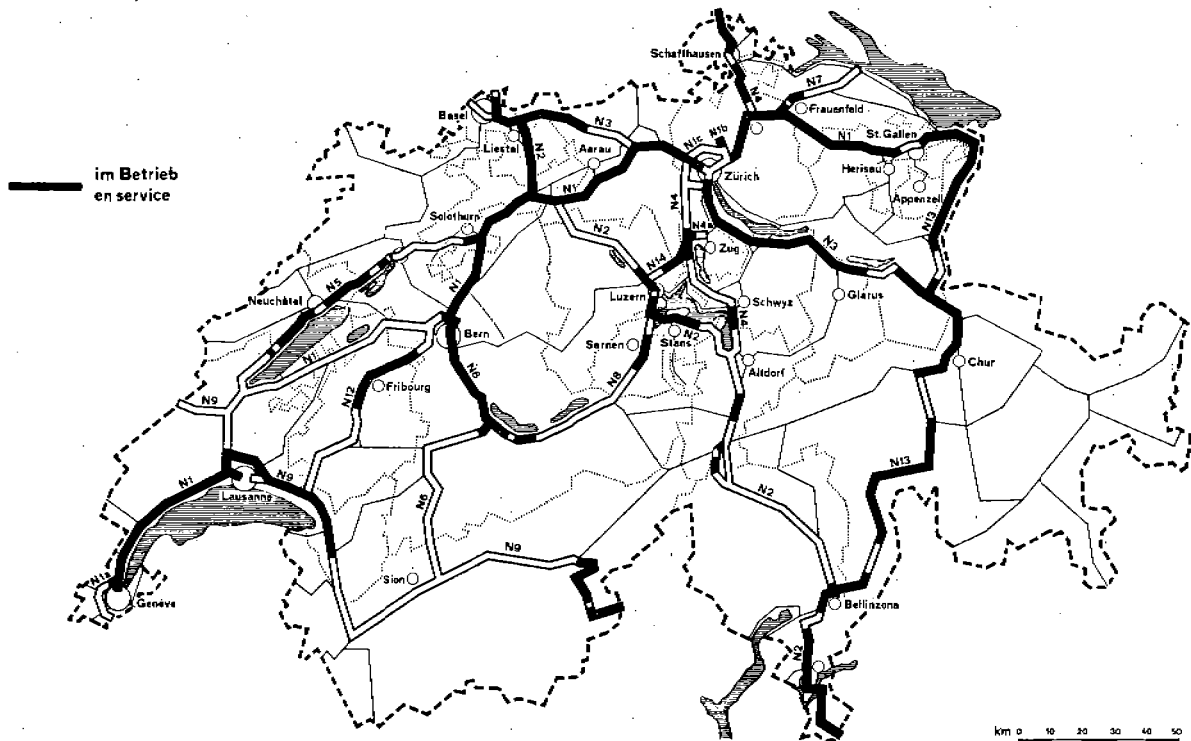


Figure 3

de nombreux tronçons de celles-ci présentent-ils, par l'élégance de leurs lignes, un aspect plaisant; ils s'intègrent harmonieusement dans le paysage traversé; les routes nationales ont même conféré un cachet particulier à maintes régions.

Le réseau des routes nationales a été conçu à la fin des années cinquante pour faire face au trafic auquel on s'attendait en 1980 (1 million de véhicules à moteur). Mais le trafic s'est développé beaucoup plus rapidement qu'on ne l'avait supposé. Le degré de motorisation prévu pour 1980 a déjà été atteint en 1963. L'intensification du trafic s'est poursuivie depuis lors, quoique à un rythme moins prononcé. Cependant, il est fort probable qu'en 1980, le nombre des véhicules à moteur dépassera considérablement les deux millions. L'idée, dont s'inspire aussi l'initiative «*Démocratie dans la construction des routes nationales*», selon laquelle il serait possible de renoncer à la construction de tel ou tel tronçon de route nationale parce qu'il ne répondrait plus aux besoins, n'est pas réaliste, ni par rapport au trafic actuel, ni dans la perspective d'un accroissement de la circulation, si minime soit-il. On ne saurait en effet imaginer que le réseau autoroutier actuellement en service puisse être éliminé de notre système de transports. Nos routes principales ne seraient pas à même d'absorber de surcroît le trafic journalier. Cette impossibilité apparaît clairement aux endroits où les tronçons correspondants du réseau des routes nationales ne sont pas encore construits, c'est-à-dire où le réseau présente encore des lacunes. Les embouteillages, les obstacles quasiment insurmontables s'opposant à la fluidité de la circulation, les désagréments inadmissibles imposés aux habitants des localités et la chronique tragique des accidents en sont le reflet journalier ou du moins hebdomadaire. On ne peut améliorer la situation qu'en achevant la construction du réseau fixé, de manière à disposer d'un système de transports homogène, apte à remplir pleinement les fonctions qui lui sont assignées.

Sous l'angle de l'aménagement du territoire, le réseau des routes nationales sert de plan directeur à la construction d'autres routes et à l'amélioration de leur état. C'est en se basant sur ce plan directeur que les cantons ont établi et mis en chantier leurs propres réseaux routiers (nouvelles routes et aménagement de routes existantes).

Le réseau des routes nationales déterminera les investissements dans le domaine du trafic routier, tels qu'ils seront requis par la conception globale des transports.

Depuis la fixation du réseau des routes nationales par les Chambres fédérales en 1960, les circonstances et les exigences n'ont pas changé. Loin de diminuer, le trafic routier s'est extraordinairement intensifié, de sorte qu'il a fallu y adapter la capacité du réseau des routes nationales. Le trafic routier a encore tendance à augmenter, bien qu'à une cadence atténuée. Il n'y a donc aucune raison de ne pas poursuivre systématiquement la construction du réseau des routes nationales fixé par l'Assemblée fédérale et de ne pas l'achever selon les plans.

## 5 L'initiative populaire « Démocratie dans la construction des routes nationales »

### 51 La réglementation juridique en vigueur

Les articles 36<sup>bis</sup> et 36<sup>ter</sup> de la constitution établissent comme il suit les principes régissant la construction des routes nationales :

La Confédération assurera par voie législative l'établissement et l'utilisation d'un réseau de routes nationales. Pourront être déclarées telles les voies de communication les plus importantes présentant un intérêt pour la Suisse en général (art. 36<sup>bis</sup>, 1<sup>er</sup> al., cst.).

Les cantons construiront et entretiendront les routes nationales conformément aux dispositions arrêtées par la Confédération et sous sa haute surveillance (art. 36<sup>bis</sup>, 2<sup>e</sup> al., 1<sup>re</sup> phrase, cst.).

Les frais de construction des routes nationales sont répartis entre la Confédération et les cantons, compte tenu des charges imposées aux différents cantons par les routes nationales, ainsi que de leur intérêt et de leur capacité financière (art. 36<sup>bis</sup>, 4<sup>e</sup> al., cst.).

La Confédération contribue au financement des routes nationales au moyen de la part du produit net des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs destinée à ces routes, du produit d'une taxe supplémentaire sur les carburants affectée aux routes nationales et d'une subvention annuelle prélevée sur ses ressources générales (art. 36<sup>ter</sup>, cst.).

En exécution de ces dispositions constitutionnelles, la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales prévoit les quatre étapes suivantes pour la réalisation de ces routes et fixe les attributions y relatives des autorités fédérales et cantonales :

- le plan directeur,
- l'établissement du projet général,
- l'établissement du projet définitif et
- la construction.

Le *plan directeur* des routes nationales est définitivement mis au point par un arrêté fédéral simple. L'Assemblée fédérale y fixe le tracé général et le type des routes nationales à construire. Elle s'est acquittée de cette tâche en adoptant l'arrêté du 21 juin 1960 fixant le réseau des routes nationales, qu'elle a complété à deux reprises.

Le *projet général* d'une route nationale indique de manière assez précise le tracé de la route, les jonctions et les échangeurs de circulation. Il est établi par les cantons sur mandat du Service fédéral des routes et des digues et remis à celui-ci, avec les préavis des communes et la proposition du gouvernement cantonal; il est ensuite soumis à l'approbation du Conseil fédéral. Cette autorité approuve les projets généraux après avoir consulté les services fédéraux compétents et fixe ainsi le tracé exact du projet de route nationale.

Le projet définitif d'une route nationale renseigne sur le genre, l'ampleur et l'emplacement de l'ouvrage et de toutes ses installations annexes, ainsi que sur les détails de sa structure technique et les alignements. Les projets élaborés par les cantons sont mis à l'enquête publique; le gouvernement cantonal statue sur les oppositions faites. Les projets définitifs ainsi mis au point sont soumis pour approbation au Département fédéral de l'intérieur. Par cette approbation, le tracé et le genre de construction sont définitivement fixés.

La construction de la section de route nationale en question peut alors être entreprise dans les limites du programme de construction arrêté par le Conseil fédéral.

Etant donné que la discussion porte sur la démocratie en matière de construction des routes nationales, on doit se demander quels sont, selon le droit en vigueur, les *voies de droit* permettant d'attaquer les décisions prises par les autorités au cours de la procédure d'approbation des projets.

Les décisions de l'Assemblée fédérale concernant la fixation du réseau des routes nationales et leur tracé général sont définitives. Seule l'Assemblée fédérale peut revenir sur de telles décisions.

La décision du Conseil fédéral fixant le projet général d'une route nationale est également définitive; elle ne peut être portée devant aucune autre juridiction. Après un nouvel examen, le Conseil fédéral peut toutefois modifier des décisions d'approbation antérieures.

Le recours de droit administratif au Tribunal fédéral est recevable contre les décisions prises par les gouvernements cantonaux dans la procédure de mise au point des projets définitifs lorsqu'il s'agit d'oppositions en matière d'expropriation ou de remboursements; dans les autres cas, le Conseil fédéral peut être saisi d'un recours administratif. Les approbations que donne le Département fédéral de l'intérieur constituent des décisions relatives à des plans et peuvent donc être déférées au Conseil fédéral.

Outre ces procédures spéciales, il existe d'autres possibilités d'agir qui résultent des droits populaires: pétitions, initiatives populaires cantonales, initiatives constitutionnelles fédérales et interventions de députés aux Chambres.

## 52 Objectifs de l'initiative

L'initiative populaire «Démocratie dans la construction des routes nationales» entend donner à l'Assemblée fédérale le pouvoir d'arrêter «la conception, le tracé et l'exécution des routes nationales». Ainsi, par rapport à la réglementation actuelle, la compétence de fixer définitivement le tracé de diverses routes nationales et de décider de «l'exécution des routes nationales», par quoi l'on entend probablement en premier lieu l'établissement du programme de construction, serait transférée du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale et s'ajouterait à ses précédentes attributions. Les trois notions de «conception», «tracé» et «exécution» comprennent pratiquement tous les stades de réalisation d'un



projet, à savoir sa préparation, sa mise au point et son exécution. En interprétant rigoureusement la disposition constitutionnelle proposée, l'Assemblée fédérale devrait donc à nouveau s'occuper de la planification générale des routes nationales — en tant qu'elles ne sont pas encore construites —, de leur tracé et du programme de construction. Toutes ces décisions de l'Assemblée fédérale seraient soumises au référendum facultatif.

### 53 Appréciation des divers points de l'initiative

#### 531 Objectifs de l'initiative au regard du droit constitutionnel en vigueur

Aux termes de l'article 36<sup>bis</sup>, 1<sup>er</sup> alinéa, de la constitution, qui resterait en vigueur même après l'acceptation de l'initiative populaire, la Confédération est tenue d'assurer par voie législative l'établissement et l'utilisation d'un réseau de routes nationales. Afin que la Confédération puisse s'acquitter de cette tâche, toutes les décisions importantes en matière de construction de routes nationales ont été confiées aux autorités fédérales: Assemblée fédérale, Conseil fédéral et Département fédéral de l'intérieur, avec le consentement du corps électoral; à l'époque, les articles constitutionnels sur les routes nationales avaient en effet été acceptés par le peuple et les cantons à une écrasante majorité, et la loi sur les routes nationales n'avait fait l'objet d'aucun référendum.

La délégation à l'Assemblée fédérale d'attributions réservées jusqu'ici au Conseil fédéral serait inopportune. Aujourd'hui déjà, l'Assemblée fédérale peut, si elle le désire, en revisant son arrêté du 21 juin 1960 fixant le réseau des routes nationales, exercer une influence sur le tracé général d'une de ces routes; elle peut par exemple décider qu'une route nationale traversera une région déterminée. Mais obliger les Chambres à approuver à nouveau les projets généraux de toutes les sections de routes nationales non encore construites ne serait pas judicieux et ne contribuerait pas à décharger l'Assemblée fédérale des affaires de routine. L'établissement du projet général, phase des travaux qui suit la fixation du tracé général, exige une collaboration très étroite entre les auteurs des projets, d'une part, et les propriétaires fonciers, les groupements d'intérêts, les communes, les cantons et les services fédéraux intéressés, d'autre part. Il s'agit là d'une activité qui, par sa nature, relève manifestement de l'exécutif et de l'administration et non pas des conseils législatifs.

L'Assemblée fédérale exerce une influence sur le programme de construction des routes nationales en établissant le budget annuel. Elle ne saurait avoir pour tâche d'arrêter les détails des programmes de construction annuels et à long terme.

Il n'est pas indiqué de prévoir que les décisions de l'Assemblée fédérale concernant «la conception, le tracé et l'exécution des routes nationales» seront soumises au référendum facultatif. Par essence, les arrêtés portant sur le tracé définitif des routes nationales et leur exécution sont toujours des décisions

partielles qui se rapportent à des sections particulières du réseau. Si l'on se conformait à la volonté des auteurs de l'initiative, les Chambres fédérales et, le cas échéant, les citoyens devraient, au cours de la longue période d'exécution du réseau des routes nationales, se prononcer souvent sur des projets déterminés et le programme de construction correspondant. Ce serait déjà une lourde charge. Mais il serait plus fâcheux encore que, par suite d'une opposition peut-être momentanée de l'opinion publique, certaines parties du réseau ne puissent pas être construites. Or, les communications routières les plus importantes présentant un intérêt pour la Suisse en général ont été déclarées routes nationales. Le mandat constitutionnel vise l'établissement d'un réseau suisse de routes à grand débit complétant les routes régionales et cantonales. L'initiative pourrait avoir pour conséquence d'interrompre la continuité d'une route nationale, ce qui serait incompatible avec le mandat assigné par la constitution. L'absence de certains tronçons pourrait, le cas échéant, compromettre l'utilité d'une route nationale tout entière, construite à grands frais.

Les décisions administratives, telles que les approbations de projets par les autorités compétentes, sont modifiables aussi longtemps qu'une route n'est pas construite. En revanche, une fois que le peuple aurait rejeté l'exécution ou le tracé d'une route nationale, il ne serait pas possible d'envisager de si tôt la réalisation du même projet. En d'autres termes, si un projet de route était repoussé dans une votation populaire, la lacune qui en résulterait dans le réseau des routes nationales risquerait, le cas échéant, de subsister longtemps.

Un réseau de routes nationales présentant des lacunes ne répondrait pas aux intérêts de la population avoisinante. Elle devrait supporter les conséquences d'un grand trafic. Attiré et drainé par les routes nationales proches des régions où habite cette population, il devrait se frayer péniblement une voie à travers les villages et autres localités en empruntant le réseau des routes existant. Les lacunes qu'accusent encore certaines routes nationales, par exemple le long du lac de Walenstadt, dans le Rheintal saint-gallois, dans le Domleschg ou entre Fribourg et Lausanne en donnent la preuve. L'alinéa 1<sup>er</sup> qui, selon l'initiative populaire, serait intercalé à la suite du premier alinéa de l'article 36<sup>bis</sup>, de la constitution, aurait donc des conséquences inconciliables avec le premier alinéa qui subsisterait. Il y a lieu d'éviter les révisions constitutionnelles qui ont pour effet non d'améliorer mais d'altérer manifestement l'ordre juridique et d'en compromettre la sécurité.

### 532 Démocratie et construction des routes nationales

Les compétences en matière de construction des routes nationales sont fixées dans la constitution et la loi. Les procédures applicables à l'établissement, la mise à jour et l'approbation des projets de routes nationales ont été conçues de telle manière qu'elles respectent au mieux les règles de la démocratie. Le système actuel de planification et la procédure d'approbation des projets permettent de tenir compte des requêtes de caractère local et régional sans négliger pour autant les intérêts nationaux.

### 533 Codécision en matière de planification

Compte tenu de leur objet, les votations populaires concernant le tracé et la construction de tronçons de routes nationales n'auraient guère de sens.

L'initiative populaire soulève un problème qui a déjà souvent donné matière à discussion, mais que les collectivités locales ne sont pas parvenues non plus à résoudre de manière satisfaisante, à savoir dans quelle mesure et sous quelle forme le corps électoral pourrait coopérer utilement à l'établissement de planifications partielles ou générales. Il est arrivé bien des fois, sur le plan communal et cantonal, qu'après avoir approuvé un plan général, les citoyens se soient ensuite opposés à la réalisation de projets partiels. De telles décisions se sont rarement révélées heureuses, soit que le programme général, une fois amputé, n'ait pas permis d'atteindre l'objectif qui lui était assigné initialement, soit que ce programme ait dû être exécuté ultérieurement à des conditions beaucoup plus onéreuses. Il ne serait guère raisonnable de commencer par démocratiser la planification à l'échelon fédéral et en matière de routes nationales parce que, dans ce domaine, seuls des tronçons de routes pourraient être l'objet de décisions qui, le cas échéant, auraient des répercussions très défavorables sur des routes nationales entières. Il ne serait pas possible non plus de présenter au peuple des solutions de rechange aux décisions soumises à son verdict. C'est dire que si les projets étaient rejetés, la construction de la route nationale en question devrait être différée, dans l'hypothèse la plus favorable, de plusieurs années.

De pareilles décisions du corps électoral auraient aussi des suites de plus grande portée. De nombreux cantons ont adapté leurs plans directeurs en matière de constructions routières au réseau des routes nationales fixé par l'Assemblée fédérale en 1960. Cet ajustement se justifiait parce que les routes nationales constituent les principales artères du pays. Se fondant sur ces plans directeurs, maints cantons ont déjà pris des dispositions importantes, construit de nouvelles routes et amélioré des routes existantes. Si, par votation populaire, un tronçon de route nationale était retranché du réseau plus ou moins tardivement, la planification et la construction des routes cantonales seraient aussi profondément affectées; il se formerait un vide qui entraverait considérablement le trafic et porterait un notable préjudice à la région intéressée. Ces perspectives font apparaître l'inopportunité de votations populaires relatives aux projets et à la construction de sections de routes nationales.

### 534 La disposition transitoire

La disposition transitoire de l'initiative pourrait avoir des conséquences fâcheuses du point de vue économique et de la politique des transports. Elle se situe à la limite de ce qui est pratiquement possible et juridiquement admissible. Dans cette disposition, les auteurs de l'initiative demandent que toutes les routes nationales ou sections de route non encore construites ou non encore mises en chantier le 1<sup>er</sup> août 1973 soient subordonnées à l'adoption d'un arrêté au sens du

nouvel article constitutionnel proposé. Cette adjonction soulève une série de questions d'interprétation délicates et pourrait, selon les circonstances, avoir de graves conséquences. Que faut-il entendre par «route nationale», «sections de route» et «mise en chantier»? Les deux premiers termes s'appliquent-ils aux diverses routes nationales, aux tronçons d'une certaine longueur tels que Lausanne-Yverdon ou Schaffhouse-Winterthour ou aux sections qui figurent dans le programme technique? L'expression «mise en chantier» ne vise-t-elle que les travaux de construction ou implique-t-elle aussi la planification ou l'établissement des projets? Si l'on entend par «routes nationales» et «sections de route» les sections de construction figurant dans le programme technique et par «mise en chantier» le début des travaux de construction proprement dits, il y a lieu de faire remarquer qu'entre le 1<sup>er</sup> août 1973 et le 31 décembre 1975, des travaux de construction ont été entrepris sur plus de vingt sections de routes nationales. Or d'après la doctrine et la jurisprudence, les initiatives constitutionnelles ayant abouti ne peuvent pas avoir d'effet suspensif à l'égard d'actes des autorités conformes à la loi et au droit. En d'autres termes, les autorités ne peuvent pas suspendre une activité qui leur est prescrite par la constitution et la loi lorsque l'on enregistre en la matière le lancement ou l'aboutissement d'une initiative qui, si elle était acceptée en votation populaire, remettrait en cause cette activité. L'aboutissement d'initiatives ne déploie encore aucun effet juridique; seule la décision populaire d'accepter ou de rejeter une initiative est déterminante. Cette règle s'applique aussi au lancement et à l'aboutissement de l'initiative «Démocratie dans la construction des routes nationales». En dépit de cette initiative, la construction de routes nationales devait se poursuivre. Jusqu'au moment où la votation populaire aura lieu, le nombre des nouvelles sections de routes nationales mises en chantier s'accroîtra encore; d'ici là, même des tronçons dont la construction a commencé après le 1<sup>er</sup> août 1973 seront vraisemblablement terminés et en service.

Il ne serait pas raisonnable de courir le risque de devoir détruire certaines constructions routières. Les conséquences de telles décisions populaires seraient difficilement imaginables. De nouvelles routes nationales venant d'être mises en service devraient, le cas échéant, être fermées à la circulation et démolies, ce qui occasionnerait un travail et des frais considérables. Des centaines de millions de francs affectés à la construction de routes et les dizaines de millions qu'exigerait leur destruction seraient de l'argent dépensé en pure perte. D'innombrables propriétaires auraient été privés inutilement de leur terrain, qui était nécessaire pour la construction d'une route nationale; pour ce qui est des remaniements parcellaires déjà exécutés, il faudrait engager de nouvelles procédures de remembrement s'étendant sur des années. En retranchant du réseau un tronçon de route, on rendrait inopérants les plans directeurs des constructions routières de la région touchée. Ils devraient être révisés aux fins de remplacer par d'autres routes la route nationale abandonnée. Toutes ces conséquences que pourrait avoir l'application de la disposition transitoire porteraient gravement atteinte à la sécurité juridique. Des votations populaires au sens de la disposition

transitoire de l'initiative obligerait la Confédération, les cantons et les communes à modifier leurs décisions en matière de planification routière, d'aménagement du territoire et de construction de routes, et d'innombrables propriétaires de biens-fonds, dont les intérêts seraient lésés, à prendre d'autres dispositions. Ainsi, le nouvel ordre juridique qui en résulterait toucherait un fondement important de notre Etat et, en particulier, de notre démocratie. Même le partisan le plus résolu de l'initiative populaire préconisant l'attribution de compétences accrues à l'Assemblée fédérale et au peuple en matière de construction de routes ne saurait raisonnablement souhaiter qu'il faille respecter à ce prix le principe de la participation appliqué à un cas particulier.

## 6 Appréciation générale de l'initiative

Telle qu'elle est proposée par l'initiative populaire «*Démocratie dans la construction des routes nationales*», la modification de l'ordre juridique en vigueur doit être rejetée. Le nouveau régime juridique préconisé risquerait de s'opposer aux objectifs actuels de la constitution et de la législation dans le domaine de la construction des routes nationales. L'article 36<sup>bis</sup>, 1<sup>er</sup> alinéa, de la constitution oblige la Confédération d'assurer l'établissement et l'utilisation d'un réseau de routes nationales. Conformément à cette disposition, le pouvoir de prendre toutes les décisions importantes concernant la construction des routes nationales a été conféré aux autorités fédérales. L'article 36<sup>bis</sup>, alinéa 1<sup>bis</sup>, proposé modifierait à tel point les compétences en matière de décisions que la réalisation du réseau fixé ne serait plus assurée. – La procédure régissant actuellement la planification et l'approbation des projets dans le domaine de la construction de routes nationales permet d'examiner des requêtes de caractère local et régional sans porter atteinte pour autant aux intérêts de notre pays. – La disposition transitoire de l'initiative pourrait avoir des conséquences fâcheuses du point de vue économique et de la politique des transports. Des votations populaires risqueraient d'entraîner la destruction de routes nationales qui viennent d'être achevées ou sont en voie de construction.

Ces considérations font apparaître qu'il y a lieu de recommander au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative «*Démocratie dans la construction des routes nationales*». Il n'est pas nécessaire de lui opposer un contre-projet. La délimitation et l'exercice des attributions, tels que les précise la réglementation en matière de routes nationales, ont donné satisfaction. On n'a enregistré jusqu'à présent aucune démarche motivée tendant à modifier cette réglementation. Il convient donc de maintenir le régime actuel de répartition des compétences et la procédure instituée, qui ont été consacrés par une longue pratique, de façon à assurer l'achèvement systématique du réseau des routes nationales, dont un peu plus de la moitié est ouverte au trafic.

Nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté ci-joint et, par le fait même, de proposer au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,  
les assurances de notre haute considération.

Berne, le 26 mai 1976

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

**Gnägi**

Le chancelier de la Confédération,

**Huber**

(Projet)

**Arrêté fédéral**  
**concernant l'initiative populaire**  
**«Démocratie dans la construction des routes nationales»**

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'initiative populaire «Démocratie dans la construction des routes nationales», déposée le 22 juillet 1974<sup>1)</sup>;

vu le message du Conseil fédéral du 26 mai 1976<sup>2)</sup>,

*arrête:*

Article premier

<sup>1</sup> L'initiative populaire «Démocratie dans la construction des routes nationales» du 22 juillet 1974 est soumise au vote du peuple et des cantons.

<sup>2</sup> L'initiative demande que la constitution soit complétée comme il suit:

*Art. 36<sup>bis</sup>, al. 1<sup>bis</sup> (nouveau)*

L'Assemblée fédérale arrête la conception, le tracé et l'exécution des routes nationales. Les arrêtés qu'elle prend sont soumis à l'acceptation ou au rejet du peuple si 30 000 électeurs ou huit cantons demandent le référendum.

*Disposition transitoire*

Toutes les routes nationales ou sections de route non encore construites ou non encore mises en chantier le 1<sup>er</sup> août 1973 sont soumises à l'adoption d'un arrêté conformément à l'article 36<sup>bis</sup>, alinéa 1<sup>bis</sup>.

Art. 2

Le peuple et les cantons sont invités à rejeter l'initiative.

23409

<sup>1)</sup> FF 1974 II 544

<sup>2)</sup> FF 1976 II 1105

## **Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur l'initiative populaire «Démocratie dans la construction des routes nationales» (Du 26 mai 1976)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1976
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	76.053
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.07.1976
Date	
Data	
Seite	1105-1127
Page	
Pagina	
Ref. No	10 101 568

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.