

## CH\_VB 84.094 vom 21. Juni 1960

Bundesverwaltung, 1960-06-21, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_84.094](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_84.094)

FR: CH\_VB 84.094 du 21 juin 1960

IT: CH\_VB 84.094 del 21 giugno 1960

### Erwägungen

#### E. 17

décembre 1984 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Schlumpf Le chancelier de la Confédération, Buser 1984-1000 541

Vue d'ensemble En relation avec l'initiative populaire «Pour la démocratie dans la construction des routes nationales», le Conseil fédéral a été chargé, par voie de motion, de réexaminer six tronçons de routes nationales controversés: NI: Yverdon - Avenches SN1/SN3: Zurich, Hardturm - carrefour du Letten - Sihlhölzli N4: Wettswil - Knonau N 6: Wimmis - Zweisimmen - Lenk - tunnel du Rawyl - Uvrier (N 9, vallée du Rhone) N 7: Müllheim - Kreuzungen N 9: Lausanne est: Corsy - Perraudettaz II devait en outre dans un rapport s'exprimer sur la nécessité d'une révision du réseau des routes nationales. Pour répondre au mandat donné par ladite motion, nous avons institué, en 1978, une commission d'experts chargée du réexamen de tronçons de routes nationales (NUP). Dans son rapport final de 1982, celle-ci a proposé de maintenir dans le réseau cinq tronçons (Yverdon - Avenches, Wettswil - Knonau, Rawyl, Müllheim - Kreuzlingen et Corsy - Perraudettaz). Elle a toutefois suggéré que certains tracés soient revus en fonction des impératifs de la protection du paysage et de l'environnement, et que leur aménagement soit simplifié. Quant au tronçon Hardturm - Letten - Sihlhölzli, en ville de Zurich, il devait être abandonné. En 1982, ce rapport a fait l'objet d'une large consultation. La plupart des réponses concernant les six tronçons ont été positives. Près de la moitié des cantons estiment que le réseau approuvé à l'époque par le Parlement doit être entièrement réalisé. S'appuyant sur les propositions de la commission NUP, ainsi que sur les résultats de la consultation, et compte tenu des scrutins populaires qui ont eu lieu dans quelques cantons, le Conseil fédéral vous propose de maintenir dans le réseau des routes nationales les tronçons suivants: NI: Yverdon - Avenches (comme route nationale de 2e classe) SN1/SN3: Zurich, Hardturm - Letten ~ Sihlhölzli N 4: Wettswil - Knonau N 7: Müllheim - Kreuzlingen Simultanément, le franchissement du Rawyl (N6: Wimmis-Rawyl-Uvrier/vallée du Rhône) doit être biffé du réseau des routes nationales, conformément à la proposition du Conseil fédéral. Quant au tronçon Corsy - Perraudettaz de la bretelle N 9 Lausanne est, il faut l'abandonner. 542

Pour ce qui est des tronçons réexaminés par l'Office fédéral des routes, en collaboration avec les cantons intéressés, il sera tenu compte des exigences actuelles tant au stade des projets qu'à celui de la réalisation. Le Conseil fédéral y veillera lors de l'approbation des projets généraux, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE) lors de l'approbation des projets de détail. 543

Message I Partie générale II Situation initiale Par décision du 21 juin 1960 (RS 725.113.11), les Chambres fédérales ont fixé le réseau des routes nationales. Selon les définitions

données dans l'article 36bis de la constitution, ce réseau comprend les voies de communication les plus importantes présentant un intérêt pour la Suisse en général. Les avantages évidents que les autoroutes et les semi-autoroutes procurent tant au trafic lui-même qu'aux régions desservies ont bientôt entraîné des requêtes visant à incorporer au réseau de nouveaux tronçons; elles émanaient aussi bien de membres du Parlement, des cantons que du public en général. Presque toutes les régions du pays avaient ainsi des vœux particuliers à faire valoir. Nous y avons répondu en définissant la politique de la Confédération: une extension du réseau des routes nationales ne saurait entrer en ligne de compte qu'à partir du moment où celui-ci serait réalisé dans sa majeure partie et où le besoin se ferait nettement sentir d'élargir la définition limitative qu'en donne l'article 36bis est. De fait, depuis 1960, seuls deux compléments y ont été apportés, à savoir le tunnel routier du Saint-Gothard (arrêté fédéral du 25 juin 1965; RO 1965 469), ainsi que le contournement nord et ouest de Zurich (AF du 23 juin 1971; RO 7977 951). Le premier de ces ouvrages a été inclus dans le réseau conformément à une motion des Chambres déposée dès la définition du réseau. Quant au second, il s'est imposé pour désengorger l'agglomération zurichoise. Enfin, par notre message du 11 janvier 1984 (FF 1984 I 69), nous vous avons proposé la réalisation également d'une autoroute à travers le Jura (Transjurane); vous avez approuvé ce complément par l'arrêté fédéral du 5 octobre 1984 (RO 1984 1118). Toutefois, dès le début des années soixante-dix, des avis divergents se sont manifestés au sujet de la construction des routes nationales et en particulier du réseau. Pour différentes raisons, des milieux divers se sont opposés à des projets avec plus de détermination qu'au cours de la précédente décennie. En effet, la mise en service de tronçons importants avait déjà soulagé bien des situations, rendant moins impérieuse la nécessité de créer d'autres liaisons. En outre, les cantons et les communes continuaient d'étendre leurs propres réseaux pour faire face à un trafic massivement accru. Pour beaucoup, la saturation devenait évidente. De son côté, l'opposition s'organisait. En maints endroits, elle mettait à profit les moyens légaux pour agir sur les projets de routes nationales et sur leur réalisation. Plusieurs tronçons ont dès lors été remis en question par des pétitions, des initiatives des cantons ou de leur population, des demandes de réexamen et des interventions au Parlement fédéral. C'est ainsi qu'en 1974, une initiative populaire «pour la démocratie dans la construction des routes nationales» a été déposée. Elle proposait de modifier la procédure aboutissant à la construction des routes nationales en soumettant au référendum facultatif les décisions prises par le Parlement à ce sujet. Lors du 544 scrutin du 26 février 1978, le peuple et les cantons l'ont rejetée par 1 104 292 non contre 696 501 oui, et avec toutes les voix des cantons. Une motion que vous avez transmise au Conseil fédéral l'a cependant chargé d'examiner s'il fallait repenser le réseau décidé à l'origine. Il s'agissait en particulier d'étudier la nécessité ou la classification de six tronçons controversés (cf. figure). La motion des 23 mars/22 juin 1977 a la teneur suivante:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.