

# Sélection d'article sur la politique suisse

processus

**Initiative Halte au bétonnage – pour une stabilisation du réseau routier  
(VI 88.060)**

# Imprimer

## Éditeur

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Contributions de

Holenstein, Katrin  
Longchamp, Claude  
Terribilini, Serge

## Citations préféré

Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Initiative Halte au bétonnage – pour une stabilisation du réseau routier (VI 88.060), 1984 - 1990*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), téléchargé le 19.04.2024.

# Sommaire

<b>Chronique générale</b>	1
<b>Infrastructure et environnement</b>	1
Transports et communications	1
Trafic routier	1

## Abréviations

<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature

---

<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature

# Chronique générale

## Infrastructure et environnement

### Transports et communications

#### Trafic routier

**INITIATIVE POPULAIRE**  
DATE: 19.11.1984  
CLAUDE LONGCHAMP

Innerhalb der kritischen Diskussion über den Strassenbau kündigte sich mit einem von den POCH initiierten, von der GPS und der SAP mitgetragenen Volksbegehren eine verschärfte Ablehnung an. Dieses verlangt, dass das gesamte Strassennetz nicht über den am 30. April 1986 festgestellten Umfang hinaus erweitert wird. Würde die **«Stopp dem Strassenbau»-Initiative** angenommen, dürften neue Strassenstücke nur gebaut werden, wenn gleich grosse Flächen wieder anderen Zwecken zugeführt würden. Ideell unterstützt wird das Begehren von der SPS und dem VCS.<sup>1</sup>

**INITIATIVE POPULAIRE**  
DATE: 23.12.1986  
KATRIN HOLENSTEIN

Der definitive Beschluss des Parlaments für den Bau der seit Jahren umstrittenen Nationalstrassenabschnitte (vgl. 1983 und 1984) führte zur gemeinsamen Lancierung von vier neuen eidgenössischen Volksinitiativen gegen die N1 von Murten bis Yverdon, die N5 von Biel bis Solothurn, die N4 im Knonauer Amt und die Transjurane (N 16) im Kanton Jura. Zugunsten dieser Begehren verzichtete der VCS auf seine zusammen mit der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz (SGU) und dem WWF vorbereitete Initiative für einen befristeten Nationalstrassen-Baustopp und übernahm die Koordination des von lokalen Gruppen getragenen Initiativen-Kleeblatts. Im Berichtsjahr wurde ferner die unter Federführung der Progressiven Organisationen Schweiz (POCH) lancierte **Initiative «Stopp dem Beton» eingereicht**, die einen generellen Strassenbaustopp verlangt (siehe auch die gescheiterte Pa. Iv. 85.238).<sup>2</sup>

**INITIATIVE POPULAIRE**  
DATE: 22.09.1987  
KATRIN HOLENSTEIN

Der **Bundesrat beschloss, die Volksinitiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus» ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen**, und beauftragte das EVED mit der Ausarbeitung einer entsprechenden Botschaft.<sup>3</sup>

**INITIATIVE POPULAIRE**  
DATE: 09.09.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

Der Bundesrat verabschiedete die **Botschaft zur Volksinitiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!»,** in der er das Begehren ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfiehlt. Die 1986 von einer rot-grünen Koalition unter Federführung der POCH eingereichte Initiative verlangt, dass das für den motorisierten Privatverkehr öffentlich zugängliche Strassennetz den am 30. April 1986 festgestellten Umfang nicht überschreiten darf. Ausser zur Erschliessung dünn besiedelter Gegenden und zur Anpassung des Strassennetzes nach Verzicht auf Strassenbauprojekte, dürften neue Strassen und Strassenerweiterungen nur noch gebaut werden, wenn entsprechende Flächen des bestehenden Netzes in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt würden. Der Bundesrat erachtet das Begehren als rechtlich problematisch, lehnte es aber insbesondere aus sachlichen Gründen ab. Angesichts der seit 1986 verwirklichten und in Realisierung begriffenen Bauvorhaben wäre es praktisch unmöglich, die vorgeschlagene Verfassungsbestimmung durchzusetzen. Gegen das Volksbegehren sprechen nach Ansicht der Landesregierung auch die kantonale Strassenhoheit und schwerwiegende wirtschaftliche Folgen insbesondere für die Randregionen.<sup>4</sup>

**INITIATIVE POPULAIRE**  
DATE: 16.12.1989  
SERGE TERRIBILINI

**Les deux Chambres ont très largement rejeté l'initiative «halte au béton – pour une stabilisation du réseau routier»** (Voir aussi message du Conseil Fédéral de 1988). Ce texte, déposé en 1986, émanait des milieux écologistes et des Organisations progressistes (POCH). Il souhaite que le réseau routier suisse ne dépasse pas la superficie qu'il atteignait le 30 avril 1986. Il vise donc à réorienter la politique des transports vers l'offre plutôt que la demande en prenant des mesures afin de décourager les automobilistes. Les Chambres ont estimé qu'il était plus judicieux d'atteindre ces buts en mettant en oeuvre la stratégie de lutte contre la pollution de l'air et en promouvant les transports publics. Elles se sont surtout attaquées à la disposition stipulant le retour à l'état des routes de 1986 qui serait absurde et impossible à mettre en oeuvre. La dimension économique du problème a également motivé leur choix; geler le réseau routier aggraverait le déséquilibre entre les régions développées et celles qui le sont moins. Le Conseil national repoussa dans les mêmes

proportions une proposition de contre-projet de Verena Diener (pe, ZH) qui demandait que l'on renonce à l'effet rétroactif de l'initiative, la date du 30 avril 1986 étant remplacée par celle du jour suivant l'éventuelle adoption du texte en votation populaire.<sup>5</sup>

**INITIATIVE POPULAIRE**  
DATE: 13.02.1990  
SERGE TERRIBILINI

Déposée en 1986 par les milieux écologistes et les Organisations progressistes (POCH), l'initiative «halte au bétonnage – pour une stabilisation du réseau routier» avait pour but de geler la superficie du réseau suisse dans son état du 30 avril 1986. Ce texte prévoyait que, pour toute nouvelle construction de route, une surface équivalente du réseau soit, dans la même région, affectée à d'autres usages. Considéré comme extrémiste et irréaliste, il avait été largement repoussé par les Chambres en 1989.

**Le résultat de la votation** montre un vote assez compact de la part du souverain, dans le sens d'un rejet massif et général de ce texte. La disparité traditionnelle entre les cantons alémaniques et romands lors de scrutins relatifs au domaine des transports s'est sensiblement atténuée bien que ces derniers aient été tout de même les plus farouchement opposés à l'initiative. Les cantons où le rejet a été le moins net sont ceux de Bâle-Ville, habituellement sensible aux arguments écologiques, et de Uri, touché de façon importante par les nuisances de l'autoroute du Saint-Gothard.

Les opposants à l'initiative, émanant principalement des partis bourgeois et des organisations d'automobilistes, considérèrent ce texte comme dogmatique, politiquement inapplicable et rendant aléatoire le développement économique futur du pays. Selon eux, le principe de compensation aurait été impossible à mettre en œuvre puisqu'il en aurait résulté la destruction de la majeure partie des routes réalisées depuis 1986. De plus, de nouveaux tronçons n'auraient pas pu être construits, ce qui aurait signifié qu'il aurait été impossible d'adapter le réseau routier aux besoins à venir; cela aurait été particulièrement injuste pour les régions périphériques où celui-ci est moins dense qu'ailleurs. Dans le domaine de la protection de l'environnement, on prétendit qu'un tel texte allait à l'encontre des buts fixés par les initiants car la construction de nouvelles routes peut être un facteur de réduction des nuisances occasionnées par le trafic routier en désengorgeant, par exemple, certaines localités.

#### **Initiative «Halte au bétonnage – Pour une stabilisation du réseau routier»**

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%  
Non: 1'255'175 (71.5%) / tous les cantons  
Oui: 500'605 (29.5%)

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC, UDC, PL, PEP, PA; Vorort, USAM USS, CSCS, TCS, ACS, ASTAG, FRS.  
– Oui: PS (3\*), PE, AdI, DS, Alliance verte; AST et les organisation de protection de l'environnement.

\*Recommandations différentes des partis cantonaux

Les partisans de l'initiative ont axé leur discours sur des considérations d'ordre écologique principalement; selon eux, limiter la surface routière se justifie en raison, d'une part, de la menace que fait peser une trop grande emprise superficielle du réseau routier sur la variété des espèces animales et végétales, la qualité des sols et des eaux ou le paysage en général et, d'autre part, de la possibilité que cela donnerait d'atténuer la pollution de l'air; une limitation de l'offre inciterait à l'utilisation des transports publics. Ils insistèrent également sur le principe de compensation proposé par l'initiative; celui-ci, conçu sur le même mode que la loi sur les forêts, n'aurait pas interdit toute construction de route, mais aurait simplement impliqué le transfert d'une surface identique à d'autres utilisations (pistes cyclables, zones piétonnes, etc.). Enfin, selon les initiants, renoncer à achever le réseau routier aurait permis à la Confédération d'économiser dix à douze milliards de francs.

Durant la campagne, le front des opposants s'attaqua âprement à cette initiative; les qualificatifs qui lui furent accolés (irréaliste, inapplicable, fondamentaliste, dogmatique, etc.) en témoignent. Cela poussa souvent les initiants à tenir des positions essentiellement défensives où ils durent justifier que leurs propositions étaient réalisables. Toutefois, l'intensité de cette campagne fut légèrement en retrait par rapport à celle relative aux initiatives trèfles sur lesquelles le souverain devait se prononcer le même jour.

Si l'analyse Vox de ce scrutin met en évidence le comportement en partie divergent des Alémaniques et des Romands, elle relève deux autres variables significatives; le traditionnel clivage droite-gauche existant dans ce type de consultation et l'opposition entre citadins et habitants de la périphérie, ces derniers cherchant à se désenclaver par le biais de la route. Quant à la motivation de vote, celle des partisans de l'initiative a tourné essentiellement autour des atteintes que la route fait subir à l'environnement alors que celle des opposants se résume, principalement, au sentiment que le texte proposé allait trop loin et n'était guère réalisable.<sup>6</sup>

---

1) BBl, 1986, II, S. 1296 ff.; Presse vom 20.9.84; TA, 10.2.84; 19.11.84; BZ, 27.2.84; 26.7.84.

2) AB NR, 1986, S. 945 f.; BBl, 1986, II, S. 88 ff.; BBl, 1987, I, S. 691 ff.; BaZ, NZZ; 10.11.86; SGT, 17.12.86. 24 Heures, 10.11. 26.6., 29.9.86, BaZ, 14.11., 19.11.86, 24.2.86; Presse vom 26.2.86; Zürcher Presse vom 19.11.86; Vat., 3.12.86. SZ, 1.12.86; 10.12.86; LM, 28.10.86; welsche Presse, vom 20.3.86 und 23.12.86; FAN, 15.4.86; 20.6.86; NZZ, 11.7.86; TA, 6.3.86; 24.6.86; BZ, 3.5.86; 10.11.86; VCS-Zeitung, 1986, Nr.4, S. 8 f.

3) Presse vom 22.9.87; BaZ, 29.1.87; TA, 2.6.87.

4) BBl, 1988, III, S. 745 ff.; Presse vom 1.9.88; NZZ, 9.9.88

5) BO CE, 1989, p. 667 ss.; BO CN, 1989, p. 1493 ss.; BO CN, 1989, p. 2279; FF, 1989, III, p. 1577 ss.; Presse des 29.9. et 16.12.89

6) FF, 1990, I, p. 574; FF, 1990, I, p. 575ss.; FF, II, 1990, p.976ss.; Presse du mois de mars; Presse du 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90. NZZ, 31.1., 23.2., 27.2., 19.3.90; 24 Heures, 21.2. et 27.2.90; Presse du 28.2.90; DP, 987, 15.3.90 et VO, 13, 29.3.90; RFS, 13, 27.3.90; JdG, 21.3.90 Suisse, 25.3.90; Vox, Analyse des votations fédérales du 1er avril 1990, Genève 1990