

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess

**Die Klee-Blatt Initiativen (VI 89.009)**

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Holenstein, Katrin  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Holenstein, Katrin; Terribilini, Serge 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Die Klee-Blatt Initiativen (VI 89.009), 1987 – 1990*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 09.05.2025.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1

# Abkürzungsverzeichnis

**VCS** Verkehrs-Club der Schweiz

---

**ATE** Association transports et environnement (ci-devant AST)

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 12.03.1987  
KATRIN HOLENSTEIN

Nach dem Entscheid des Parlaments vom Vorjahr über die Belassung der umstrittenen Teilstücke im Nationalstrassennetz startete der VCS zusammen mit regionalen Komitees vier eidgenössische Volksinitiativen gegen den Bau und Betrieb von Autobahnen zwischen Murten und Yverdon (N 1), im Knonauer Amt (N 4), zwischen Biel und Solothurn (N 5) und im Jura (N 16). Diese sogenannten Kleeblatt-Initiativen wurden gesamtschweizerisch von der SPS, der GPS sowie verschiedenen Umweltschutzorganisationen unterstützt. Sie kamen in weniger als drei Monaten zustande. Da mit der **Einreichung der vier** Initiativen für die Fortsetzung der Bauarbeiten keine aufschiebende Wirkung erzielt werden kann, drängten die Initianten auf ein rasches Tempo bei der Behandlung der Volksbegehren. Eine von der LdU/EVP-Fraktion eingereichte Motion (Mo. 87.593) verlangte ebenfalls ein Moratorium im Autobahnbau bis zur Abstimmung über die **Kleeblatt-Initiativen**.

Indessen gingen die Planungsarbeiten für diese Teilstücke zum Teil forciert weiter, was namentlich die Regierungen der Westschweizer Kantone begrüßten. Der Bundesrat genehmigte das generelle Projekt Avenches - Murten/Löwenberg der N 1 und kam dabei mit der Raumplanung in Konflikt, da das neue Trasse nicht mehr mit den Richtplänen der Kantone Bern, Freiburg und Waadt übereinstimmt. Dies führte allein im Raum Murten zu über 100 Einsprachen. Der Kanton Jura protestierte mit aller Entschiedenheit gegen das Bestreben der Initianten nach einem autobahnfreien Jura und begrüßte die bundesrätliche Genehmigung der Pläne für die Transjurane, die vom Parlament 1984 als Ergänzung ins Nationalstrassennetz aufgenommen worden war. Die vom Kanton Solothurn nach der Ablehnung seiner Standesinitiative gewünschten Verbesserungen am Ausführungsprojekt des N 5-Abschnittes Biel - Solothurn wurden vom Bund weitgehend akzeptiert. Trotzdem blieb der Widerstand ungebrochen, und auch ein bisher unter Verschluss gehaltener Umweltverträglichkeitsbericht kam zum Schluss, dass die N 5 die Jurafuss-Gemeinden nicht wesentlich vom Verkehr entlasten würde.<sup>1</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 10.08.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

**Ebenfalls zur Ablehnung empfehlen wird der Bundesrat voraussichtlich die sogenannten Kleeblatt-Initiativen**, mit denen der VCS zusammen mit regionalen Komitees den Bau und Betrieb von Autobahnen zwischen Murten und Yverdon (N 1), im Knonauer Amt (N 4), zwischen Biel und Solothurn (N 5) und im Jura (N 16) verhindern will. Die Landesregierung, die bei verschiedener Gelegenheit ihre Absicht bekräftigte, das Nationalstrassennetz im geplanten Umfang fertigzustellen, betonte bei der Beantwortung parlamentarischer Vorstösse mehrmals, dass den Kleeblatt-Initiativen keine aufschiebende Wirkung bezüglich der Projektierung und Realisierung der bekämpften Nationalstrassenabschnitte zukomme. Da die Initiativen frühestens 1990 oder 1991 zur Abstimmung kommen werden, dürfte zu diesem Zeitpunkt der Bau an einzelnen Teilstücken bereits begonnen haben: An der Transjurane soll der Start 1989 erfolgen, am N 1-Teilstück zwischen Murten und Avenches haben die Waadtländer mit Vorbereitungen im Gelände begonnen.<sup>2</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 27.10.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

**Um eine «Sachzwangpolitik» zu verhindern, verlangten die gegnerischen Komitees erneut eine baldige Abstimmung über die vier Volksbegehren**, und sie kündigten mit Warnfeuern an, dass ein Beginn der Bauarbeiten vor dem Volksentscheid nicht hingenommen werde. Im Jura gaben die Initianten allerdings zu verstehen, dass sie ihr Volksbegehren zurückziehen werden, sofern die Regierung ihre Forderungen nach einer Redimensionierung der Transjurane (N 16) berücksichtige. Bei der N 1 drängten auch das Tiefbaugewerbe und die Westschweizer Arbeitgeberorganisation, das Centre Patronal, auf einen raschen Entscheid, damit die Unsicherheit bei der Fortsetzung der Arbeiten beseitigt werde. Durch eine Flut von Einsprachen war es bei allen vier Teilstücken zu Verzögerungen gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Zeitplan gekommen. Bezüglich der N 5 erklärte die Solothurner Baudirektorin Füg (fdp), dass zwar die Baugenehmigungsverfahren vorangetrieben würden, dass aber ein Baubeginn vor der Abstimmung über die Kleeblatt-Initiativen nicht in Frage komme (siehe auch Ip. 88.532

bzgl. N5 und Ip. 88.546 bzgl. N1).<sup>5</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 14.12.1989  
SERGE TERRIBILINI

**Le Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des Etats se sont prononcés sur les initiatives «trèfle à quatre»** (devenues «trèfle à trois» dans le courant de l'année). Celles-ci sont composées de quatre textes distincts lancés par l'AST et déposés en 1987. Ils visent à empêcher la construction de quatre tronçons d'autoroute: la N1 entre Yverdon et Morat, la N5 entre Biemme et Soleure/Zuchwil, la N4 entre Knonau et Wettswil et la N16 (Transjurane) qui représentent sept pour cent du réseau total, soit 137 km. Les Chambres et le gouvernement s'y sont opposés car, selon eux, ils mettent en cause la conception globale des routes nationales et créeraient des lacunes dans une structure censée former un tout. De plus, cela n'aurait guère d'influence sur le trafic 'en général et nuirait plutôt à sa fluidité dans les régions concernées. Ainsi, un réseau de routes nationales inachevé engorgerait les villes et les villages des zones non-desservies et, de ce fait, irait à l'encontre d'une politique raisonnable de protection de l'environnement. En outre, selon le Conseil fédéral, l'introduction de l'étude d'impact donne assez de garanties pour limiter au maximum les dégâts causés à la nature.<sup>4</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 15.12.1989  
SERGE TERRIBILINI

A la fin de l'année 1989, le comité «pour un Jura libre d'autoroute» a **retiré son initiative contre la N16**. Le Conseil des Etats n'eut donc ainsi que trois objets à traiter. Les raisons invoquées furent que ce projet manquait considérablement de soutien dans le canton du Jura et qu'il était devenu une source de blocage et de conflit entre les milieux de protection de l'environnement, les autorités cantonales et les partis politiques. Le comité a estimé aussi avoir atteint son but qui était, plutôt qu'une suppression de la N16, l'obtention de garanties qu'une action d'envergure en faveur de l'environnement serait entreprise.<sup>5</sup>

**MOTION**  
DATUM: 16.12.1989  
SERGE TERRIBILINI

Le groupe AdI/PEP avait déposé, en 1987, **une motion qui demandait que tous les travaux préliminaires entrepris en vue de la construction des tronçons contestés soient suspendus jusqu'à ce que le peuple se soit prononcé sur les initiatives**. Le Conseil national a estimé qu'un tel moratoire créerait un précédent et qu'il pourrait suffire de lancer une initiative pour bloquer le fonctionnement de quelque objet qu'il soit. Les indépendants, les écologistes et les socialistes se retrouvèrent donc minoritaires à la Chambre et la motion fut rejetée.<sup>6</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 24.03.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les partisans des initiatives ont soutenu, quant à eux, que le réseau autoroutier helvétique, bien qu'inachevé, était suffisant, toutes les parties du pays étant déjà reliées entre elles**. Dans ces conditions, ils ont considéré que la construction de ces trois tronçons allait à l'encontre d'une politique visant à favoriser l'usage des transports publics, assainir l'air et protéger le sol ainsi que les biotopes. D'autre part, ils ont prétendu que, loin de désengorger les localités de leur trop-plein de circulation, ces autoroutes, par l'offre supplémentaire de transport qu'elles représentent, ne feront qu'accroître le trafic routier, même dans les villes et villages riverains. Ils ont souligné l'effet néfaste de ces grands axes, qui feraient disparaître des surfaces importantes de terres cultivables de qualité tout en provoquant un renchérissement du prix du sol à leur proximité. Ils ont également affirmé que l'infrastructure routière ne constituait pas le seul élément du développement économique d'une région ; les échanges qui lui sont nécessaires devraient être orientés vers le rail plutôt que la route. Pour la N1, ils ont mis en évidence son inutilité, la N12 tenant déjà le rôle de lien entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. La N5, pour sa part, menacerait gravement les paysages de l'Aar ainsi que la faune et la flore de la plaine de Granges. Quant à la N4, il fut argué que ce tronçon augmenterait la circulation, déjà saturée, en direction du Tessin par le Gothard ainsi que le trafic pendulaire vers Zurich.<sup>7</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 27.03.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les opposants à ces initiatives**, composés principalement des partis bourgeois et des organisations d'automobilistes, **ont insisté sur le fait qu'elles mettaient en cause la cohérence du réseau routier helvétique**; celui-ci, pour être performant, devrait être complet, car il a été conçu comme un tout qui permet de relier les diverses parties du pays. Ils ont également mis en avant les fonctions positives des autoroutes en matière de sécurité routière (elles provoquent moins d'accidents que les autres routes) et de protection de l'environnement; elles permettent la prise en charge d'une partie du

trafic des routes principales et secondaires, diminuant ainsi les émissions de gaz d'échappement et les risques d'accidents au sein des localités riveraines. Par ailleurs, elles représenteraient un facteur essentiel de développement économique pour les régions qu'elles traverseraient ou relieraient. En ce qui concerne la N1, ils ont argué que ce tracé était la liaison la plus courte et la plus logique entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. Pour la N5, les opposants ont soutenu que cette autoroute absorberait le trafic en provenance du Jura et aboutissant sur le plateau et permettrait le raccordement de la Transjurane. Au sujet de la N4, ils soulignèrent son importance nationale – relier Zurich à Lucerne, au Gothard et au Tessin – et internationale – elle se trouve sur l'axe européen de transit nord-sud.<sup>8</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 29.03.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les "initiatives trèfle", composées de trois textes distincts, furent déposées en 1987 par l'AST.** Elles avaient pour but d'empêcher la construction de trois tronçons d'autoroute: la N1 entre Yverdon et Morat, la N4 entre Knonau et Wettswil et la N5 entre Bienne et Soleure/Zuchwil. Une quatrième initiative, concernant la N16 (Transjurane), avait été retirée par ses promoteurs l'an dernier. Ces textes, repoussés par le Conseil fédéral et les Chambres en 1989, ont été soumis au verdict populaire le même jour que l'initiative "halte au béton".<sup>9</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 01.04.1990  
SERGE TERRIBILINI

**L'analyse Vox relève l'extrême similitude du profil et des motivations des votants entre ces initiatives et "halte au béton".** Les partisans de ces textes ont considéré que le réseau routier était suffisant et que de nouvelles atteintes à l'environnement n'étaient pas nécessaires. Les opposants, quant à eux, ont surtout été sensibles à l'argument selon lequel le réseau des routes nationales se devait d'être terminé, afin de jouir d'une certaine cohérence.<sup>10</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 30.04.1990  
SERGE TERRIBILINI

**La campagne précédant le scrutin fut très vive. Si les partisans des initiatives trèfle ont été très actifs, leurs opposants ne furent pas en reste et utilisèrent des moyens financiers importants.** Les défenseurs des trois tronçons contestés, en premier lieu ceux de la N1, publièrent de nombreux encarts dans les journeaux des cantons non-concernés afin de faire appel à la "solidarité confédérale" en faveur des autoroutes. Cela trahit notamment la crainte, souvent exprimée, que la Suisse alémanique, de par sa plus grande sensibilité écologique, ne rejette les tronçons désirés par les Romands. Par ailleurs, certaines communes, de la Broye plus spécialement, allèrent jusqu'à soutenir financièrement les comités contre ces initiatives. Cette attitude attira de nombreuses critiques et fut considérée comme étant à la limite de la légalité.<sup>11</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 19.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

#### **Initiative «Pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon»**

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%  
Non: 1'175'333 (67.3%) / tous les cantons  
Oui: 571'640 (32.7%)

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC (1\*), UDC, PL, PA; Vorort, USAM, TCS, ACS, ASTAG, FRS.  
– Oui: PS (3), PE, AdI, PEP, DS, PdT, Alliance verte; USS, CSCS, VKMB, AST et les organisation de protection de l'environnement.

\*Recommandations différentes des partis cantonaux

#### **Initiative «Pour un district de Knonau sans autoroute»**

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%  
Non: 1'197'678 (68.6%) / tous les cantons  
Oui: 547'353 (31.4%)

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC (1\*), UDC, PL, PA; Vorort, USAM, TCS, ACS, ASTAG, FRS.  
– Oui: PS (3s), PE, AdI, PEP, DS, PdT, Alliance verte; USS, CSCS, VKMB, AST et les

organisation de protections de l'environnement.  
\*Recommandations différentes des partis cantonaux

**Initiative «Contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil»**  
Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%  
Non: 1'147'434 (66.0%) / tous les cantons  
Oui: 592'231 (34.0%)

Mots d'ordre:

- Non: PRD, PDC (1\*), UDC, PL, PA; Vorort, USAM, USS, TCS, ACS, ASTAG, FRS.
  - Oui: PS (3), PE, AdI, PEP, DS, PdT, Alliance verte; CSCS, VKMB, AST et les organisations de protection de l'environnement.
- \*Recommandations différentes des partis cantonaux

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 19.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les résultats des votations pour ces trois initiatives sont pratiquement identiques et constituent un rejet de la part de plus des deux tiers des votants.** S'ils sont cependant un peu moins compacts qu'en ce qui concerne l'initiative "halte au béton", la proportion des non romands y est tout aussi massive. Les cantons concernés par les tronçons contestés ont tous repoussé ces textes; en tête viennent Vaud et Fribourg pour la N1 avec plus de 80% de non, puis Zurich pour la N4 avec un peu plus de 65%. Soleure et Berne furent plus réservés en ce qui concerne l'initiative sur la N5, qu'ils ne rejetèrent qu'avec une faible majorité.<sup>12</sup>

1) BBl, 1988, I, S. 306 ff.; SZ, 23.2.87; 20.5.87; 24.6.87; 13.7.87; NZZ, 5.3.87; 17.6.87; 3.7.87; 11.9.87; 17.9.87; SHZ, 12.3.87; Dém., 14.4.87; 16.4.87; 16.6.87; 3.10.87; Bund, 20.5.87; 30.5.87; 17.6.87; 17.8.87; Ww, 25.6.87; Lib., 13.8.87; BaZ, 16.9.87; 17.10.87.; VCS-Zeitung, 1987, Nr. 1, S. 7; Nr. 2, S. 4 ff.; Nr. 6, S. 4 ff.; Verhandl. B. vers., 1987, III, S. 33

2) AB NR, 1988, s. 266; AB NR, 1988, s. 981 f.; BaZ und BZ, 10.8.88; LNN, 19.8.88; VCS-Zeitung, 1988, Nr. 5, S. 5 ff.;

3) AB NR, 1988, S. 1132; AB NR, 1988, S. 642; AB NR, 1988, S.1511 f.; AB NR; 1988, S.1515 f.; SZ, 22.3., 18.6. und 22.9.88; BZ, 3.2.88; Lib., 13.5.88; Suisse, 28.5.88; Bund, 17.6.88; welsche Presse vom 27.10.88; Dém., 21.3., 19.4., 6.5., 9.7. und 27.9.88; Vat., 20.5.88.; NZZ und TA, 4.1.88; Lib., 19.9.88.

4) BO CE, 1989, p. 668 ss.; BO CE, 1989, p. 845 ss.; BO CN, 1989, p. 1505 ss.; BO CN, 1989, p. 2279; FF, 1989, I, p. 617 ss.; FF, 1989, III, p. 1579; FF, 1989, III, p. 1580; FF, 1989, III, p. 1581; Presse des 26.1., 12.8., 29.9. et 30.11.89

5) Dém., 24.6., 27.6., 28.6., 17.8., 20.10., 2.11., 11.11. et 20.11.89; presse du 9.11.89; JdG, 17.8. et 9.10.89.; FF, 1989, III, p. 1418

6) BO CN, 1989, p. 365 ss.; JdG, 10.3.89.

7) NZZ, 31.1.90; TW, 22.2.90; Suisse, 24.2.90. Voir aussi DP, 987, 15.3.90. NI: Lib., 19.2.90; 24 Heures, 24.2.90. N5: SZ, 6.2.90; BZ, 28.2.90; USS, 6, 14.2.90. N4: Presse du 26.1.90. TA, 1.3.90; SZ, 3.3. et 21.3.90; Bund, 24.3.90.

8) NZZ, 8.2. et 23.2.90; Suisse, 24.2.90; RFS, 13, 27.3.90. NI: 24 Heures, 2.2. et 27.2.90; Lib., 28.2.90 et N5: Bund, 2.2.90; SZ, 27.2.90 et N4: LNN, 25.1.90; NZZ, 13.2. et 24.2.90; TA, 24.2.90.

9) FF, I, 1990, p.574; FF, I, 1990, p.575ss.; Presse du mois de mars et L'Hebdo, 29.3.90.

10) Vox, Analyse des votations fédérales du 1er avril 1990, Genève 1990.

11) Express, 21.3.90.; NZZ, 10.3. et 3.4.90; Lib. 6.3. et 19.3.90. Hebdo, 29.3.90. Lib., 24.3. et 30.3.90; 24 Heures, 3.4.90.

12) FF, 1990, II, p. 976ss.; Presse des 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90.