
RÉTRO-TRAFIC



Service de presse

de la votation du 12 mars 2000

en vue de l'initiative visant à réduire de moitié le trafic
routier motorisé

Comité NON à l'initiative visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé
Case postale 8615
3001 Berne

Secrétariat: Union suisse des arts et métiers, tél. 031/381 77 85 – Fax 031/381 77 85

O. Meuwly, e-mail: o.meuwly@sgv-usam.ch

Le 12 mars, votez

NON
à l'initiative visant à réduire de
moitié le trafic routier motorisé

RÉTRO-TRAFIC



Table des matières

• Initiative "rétro-traffic": une initiative pour l'immobilisme	1
• L'initiative pour la réduction de moitié du trafic témoigne d'un manque de vision	3
• NON à la diminution de moitié de nos emplois	5
• Une initiative contre la liberté	7
• Non à l'Etat policier	10
• Une initiative rétrograde	11
• Non à l'exclusion	13

Le 12 mars, votez

NON
à l'initiative visant à réduire de
moitié le trafic routier motorisé

INITIATIVE «RETRO-TRAFIC»: UNE INITIATIVE POUR L'IMMOBILISME

par M. Pierre Paupe, Conseiller aux Etats

En mars 1996 aboutissait, avec un peu plus de 108'000 signatures valables, une initiative intitulée «initiative pour la réduction du trafic»; Le peuple tranchera sur son sort le 12 mars prochain. Son objectif est extrêmement simple: «réduire de moitié le trafic motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux». Le retour au temps idyllique d'avant 1970, voilà ce que visent les initiants! A lui seul, l'intitulé de l'initiative résume magnifiquement bien l'état d'esprit de ces personnes pour qui la modernité industrielle n'a amené que pollution et maladies...

Rejetée tant par le Conseil national que le Conseil des Etats, l'initiative ne dévoile l'étendue de sa perversité que si on la replace dans son contexte actuel, parsemé d'initiatives populaires du même ton (initiative pour les 30 km/h., initiative pour quatre dimanches sans voitures) et de divers projets bénits par l'officialité. Il sied en effet de se souvenir que l'initiative «rétro-traffic» a pris son envol dans un climat anti-automobile hélas attisé parfois par la Confédération elle-même.

Comment, dès lors, ne pas voir dans cette initiative un élément d'une stratégie plus vaste, avec la mobilité, et tous ses supports, en point de mire? Au nom d'un développement que l'on prétend durable, on veut faire de la Suisse un pays tellement obnubilé par l'avenir qu'il doit en oublier de vivre. Et pour être sûr qu'il ne s'avisera pas de salir le monde de demain, on veut le coller dans l'immobilisme. Le futur sera déterminé par des experts bureaucrates, qui, eux, savent ce que demain veut dire!

Le sauvetage de ce monde gangrené par le mouvement, les initiants ne l'envisagent en effet que par l'intervention de l'Etat. Bien sûr, officiellement, ils récusent toute forme d'appel à l'Etat et ne jurent que par les «incitations»; mais restons réalistes: comment appliquer les buts de l'initiative si ce n'est en recourant à la toute la puissance policière que l'Etat est capable de déployer dans les grandes occasions?

Et tant pis si cet Etat policier «new look» finira ruiné et socialement injuste, l'économie asséchée par la disparition des échanges et les régions périphériques renvoyées à des temps préhistoriques.

On ne cesse de gémir sur la prétendue sclérose mentale qui s'est emparée de la Suisse, et les initiants figurent en général au premier rang des pleureurs. En fait, cet état d'immobilisme, ce sont eux qui l'entretiennent, à travers les utopies qu'ils nous présentent comme des paradis! Leur initiative devra être vigoureusement rejetée le 12 mars prochain.

L'initiative pour la réduction de moitié du trafic témoigne d'un manque de vision

par M. Yves Christen, Conseiller national

L'initiative pour la réduction de moitié du trafic charge la Confédération, les cantons et les communes de réduire de moitié le trafic routier motorisé dans les dix ans suivant l'acceptation du projet. Cette réduction doit se calculer sur la base des kilométrages effectués en Suisse. Cette initiative doit conduire à une amélioration de la qualité de la vie en Suisse.

Personne ne peut s'opposer à l'accomplissement d'un but aussi louable. Ce sont bien sûr les moyens pour y parvenir qui posent problème. La qualité de la vie dans notre pays se compose d'une multitude de facteurs, dont bien sûr également, pour une part non négligeable, la situation économique et la mobilité, c'est-à-dire la liberté de se déplacer. Il s'agit donc de mettre en place des politiques de transport qui tiennent compte de l'ensemble des problèmes de notre société, en Suisse et en Europe.

Qu'avons-nous déjà fait pour diminuer les nuisances dues au trafic ?

1. L'aménagement du territoire

Pour diminuer les déplacements, les Autorités s'efforcent de créer les conditions d'un aménagement du territoire rationnel, c'est-à-dire de réunir dans un même espace l'habitat, le travail, les loisirs.

2. La loi sur l'environnement

Cette loi prescrit des valeurs limites pour la pollution de l'air et pour les nuisances du bruit. A cet effet, les constructeurs ont amélioré les moteurs en termes de consommation et de rejets dans l'atmosphère. De même, des progrès considérables ont été faits en matière d'émission de bruit des véhicules, voire également de revêtements routiers.

3. Développement des transports publics

Dans ce domaine, des décisions importantes ont été prises par la population ces dernières années, afin de définir une véritable politique des transports permettant à l'avenir le transfert des marchandises et des passagers de la route au rail. Il s'agit

de l'amélioration de notre réseau de chemin de fer par Rail 2000, de la réalisation en cours des nouvelles liaisons ferroviaires alpines par le Gothard et le Loetschberg, de l'amélioration constante des transports publics dans nos villes. Il faut souligner, que la plupart de ces investissements pour le rail sont payés par le trafic motorisé privé, lequel prend ainsi en charge les coûts certainement supérieurs à ceux qu'occasionne leur pollution. Dès lors, en diminuant de moitié ce trafic motorisé, dans les dix ans, les moyens permettant de financer le rail viendraient alors à faire cruellement défaut et à mettre en question tout le financement des transports publics, qui doit se réaliser dans les quinze à vingt prochaines années.

On constate donc qu'une politique active a été proposée et chaque fois acceptée par notre population, afin de maintenir dans un juste équilibre la demande de mobilité et les nuisances qu'elle engendre. La solution proposée par les initiants est simpliste et semble ignorer les mesures actuellement en cours, pire elle risque de les mettre en péril et par là de provoquer des difficultés économiques au moment où précisément on a besoin d'impulsion pour améliorer une croissance durable.

L'initiative est un remède de cheval qui, en cas de succès, l'affaiblira au point qu'il ne pourra plus tirer le coche. Et je ne parle pas ici encore des multiples interdictions et tracasseries qui nous rendront la vie difficile pour un résultat aléatoire.

Cette initiative doit être rejetée, sans perdre de vue les objectifs que nous nous sommes fixés dans notre politique des transports et qui permettra d'améliorer globalement la qualité de la vie.

NON à la diminution de moitié de nos emplois

par M. Roland Ayer, président de l'Union professionnelle suisse de l'automobile

L'acceptation de l'initiative "Rétro-traffic" aurait des conséquences désastreuses pour la croissance économique et l'emploi en Suisse, en particulier dans la branche automobile. Plus de 325'000 emplois sont en jeu. L'UPSA recommande le rejet de l'initiative le 12 mars prochain.

Le 12 mars prochain le souverain est appelé à se prononcer sur l'initiative pour la réduction de moitié du trafic. Cette initiative charge la Confédération, les cantons et les communes de réduire de moitié le trafic routier dans les dix ans suivant la votation. Si cette initiative devait être acceptée, de l'avis même du Conseil fédéral, elle aurait des conséquences désastreuses pour la croissance économique et l'emploi en Suisse. La branche automobile serait particulièrement touchée.

Selon une étude mandatée par le Conseil fédéral, il sera nécessaire notamment de procéder à des augmentations massives du prix de l'essence et des taxes en rapport avec l'automobile, de restreindre la circulation et le stationnement dans les localités importantes et les régions de tourisme (interdiction de circuler, dimanches sans voitures, diminution des places de parc). Si ces mesures ne suffisent pas, il est prévu, entre autres, de limiter l'âge des conducteurs et de contingenter le kilométrage autorisé par véhicule privé.

Dans la branche automobile, le Conseil fédéral estime qu'un tiers du chiffre d'affaires disparaîtrait, en particulier dans les entreprises de transport, la construction routière, l'industrie pétrolière, le commerce automobile, les garages et les ateliers de réparation. Le tourisme serait aussi sérieusement atteint puisque 65% des touristes suisse et étrangers se rendent en voiture sur leur lieux de vacances. De plus, le trafic routier individuel est le moteur de l'économie et il n'existe aucune alternative valable actuellement.

L'initiative provoquerait ainsi la disparition d'un grand nombre de petites et moyennes entreprises. Les secteurs transport privé et tourisme produisent plus de 30 milliards du produit intérieur brut et emploient plus de 325'000 personnes. Si l'initiative devait être acceptée, la moitié de ces emplois disparaîtrait. Dans le commerce et la réparation automobile seulement, 42'000 emplois sont en jeu.

L'initiative "Rétro-traffic" constitue également une menace pour le financement des infrastructures destinées aux transports publics et privés. C'est en réalité la Confédération qui profite des recettes fiscales provenant de la circulation routière (1998: Fr. 8,5 milliards). Avec la diminution drastique des rentrées fiscales, le financement de grands projets de transport public (NLFA, Rail 2000, etc.) serait également mis en péril.

Finalement, l'initiative ne tient nullement compte de l'évolution technique. Les améliorations enregistrées dans le domaine des rejets de substances nocives et la diminution de la consommation de carburant ne sont en aucune manière prises en considération.

Même en cas de rejet de ce projet, ses auteurs veulent préparer le terrain pour deux autres initiatives lancées récemment: l'initiative "pour un dimanche sans voiture par saison – un essai limité à quatre ans" et celle "pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h (Rues pour tous)". Pour être complet, il faut encore rappeler les nombreuses interventions et revendications concernant l'imposition de l'énergie, la réduction de moitié de la part des impôts sur les carburants affectée aux routes et l'interdiction de la circulation routière, mais une restriction progressive – par petites étapes successives – de la mobilité, de la responsabilité individuelle et de la qualité de la vie par différents moyens.

L'UPSA défend les métiers de l'automobile ainsi que la mobilité et la responsabilité individuelle. C'est pourquoi l'UPSA recommande de rejeter clairement et résolument cette initiative le 12 mars prochain.

Une initiative contre la liberté

par Mme Madeleine Bernasconi, conseillère nationale, Meyrin

Le vote clair des Chambres concernant l'initiative visant à réduire de moitié le trafic motorisé routier ne doit pas tromper. La nette victoire des opposants ne masque pas le profond clivage gauche-droite que cette initiative a ressuscité. Si le centre et la droite se sont retrouvés pour la rejeter, une large frange de la gauche, composée des Verts et d'un certain nombre de socialistes, n'a pas hésité à la soutenir, sourde qu'elle était aux appels à la raison proférés par les adversaires de l'initiative. Pire encore, tous les socialistes qui eux aussi rechignaient à adhérer à une initiative si extrémiste n'ont pas eu le courage de manifester leur opposition, et se sont contentés de s'abstenir... C'est donc bel et bien à un débat de société fondamental que l'on a affaire, un débat de société où s'affrontent deux visions antinomiques de notre avenir. Et cette réalité n'est guère étonnante puisqu'au cœur de l'initiative réside la question de la liberté individuelle.

Quoi qu'en aient dit les initiants, l'initiative ne parle en effet pas d'autre chose que de la liberté et de ses implications dans la vie quotidienne. Ils ont d'ailleurs implicitement fini par l'admettre tandis qu'ils essaient maintenant d'expliquer, sans autre argument que quelques vœux pieux, que la réduction de moitié du trafic routier initierait en fait une forme de liberté digne du XXI^{ème} siècle, une liberté réinventée qui ne se condenserait plus dans le symbole de la voiture toute-puissante... S'il ne s'agit pas d'associer de façon définitive l'automobile à l'alpha et l'oméga de l'idéal libéral, il faut admettre que le discours des initiants occulte sans vergogne certaines réalités pourtant incontournables, notamment économiques.

Pour ma part, je me porte résolument en faux contre certaines tentatives d'isoler la liberté de la prospérité économique. Aujourd'hui, trop nombreux sont ceux qui prétendent offrir une «nouvelle» liberté en la coupant de ses bases économiques, en en faisant une sorte de mythe détaché des contingences terrestres. Je crois qu'on ne peut raisonner ainsi. Que la liberté s'alimente d'une foule de références, personne n'en doute. Mais refuser le lien entre prospérité et liberté me paraît une faute lourde de conséquences. Sans liberté individuelle, aucun progrès économique n'aurait pu être

enregistré, aucune redistribution équitable des richesses n'aurait pu être effectuée. Et la liberté individuelle englobe la liberté de se mouvoir, tant dans le choix de son établissement que dans le choix de son moyen de transport. Que les initiants le veuillent ou non, leur initiative ne pourrait être réalisée qu'à grands renforts de mesures policières, par le truchement d'interdictions ou de taxes dirimantes. La liberté n'y résisterait pas.

Et sans cette liberté, facteur d'échanges enrichissants (dans tous les sens du terme !) à l'intérieur de notre pays ou entre notre pays et l'extérieur, c'est toute la cohésion sociale, que l'on s'efforce de préserver en Suisse, qui volerait en éclats. Les initiants ont-ils réfléchi aux effets d'une initiative qui condamnerait une grande partie de nos concitoyennes et de nos concitoyens à l'immobilisme ou à ne considérer le transport motorisé que comme un luxe? La mobilité, source de prospérité, resterait l'apanage de quelques privilégiés et les moins nantis seraient les premiers à souffrir d'un système proposé par ceux qui affirment vouloir les défendre... Et cette nouvelle lutte des classes dégénérerait vite en une lutte entre les générations: pour rendre l'initiative praticable, certains experts pensent, entre autres mesures, qu'il faudra retirer le permis de conduire aux plus de 65 ans; ne serait-ce pas marginaliser une population dont la santé, et donc la capacité de se mouvoir, ne cessent de s'améliorer? Cette population a aussi le droit de revendiquer sa part de liberté.

Et ce sont de nouveau les mêmes qui veulent à tout prix rattacher la Suisse au grand concert européen et qui se précipitent sur des idées qui iraient indiscutablement à fins contraires. A-t-on déjà oublié les difficultés causées par l'initiative des Alpes dans nos relations avec nos partenaires européens? Veut-on répéter l'exercice, au risque de discréditer définitivement la Suisse aux yeux d'une Union européenne déjà lassée par les mille obstacles que notre pays invente continuellement pour mieux freiner la liberté de circulation? L'initiative fait vraiment peu de cas des accords internationaux signés par la Suisse... Et même si l'on crée un statut spécial pour les conducteurs étrangers, postera-t-on un policier, chargé de vérifier la nationalité du pilote, derrière chaque véhicule empruntant une route suisse?

Même l'argument écologique paraît difficilement tenable. Les initiants comptent maîtriser le trafic par un renforcement sensible de transport public. Mais à quoi aboutira l'initiative? Il y a fort à parier que les gens s'agglutineront autour des voies de chemin de fer, rendant caducs tous les efforts d'assurer un sain aménagement du territoire. Les centres urbains grossiront et les problèmes qu'ils connaissent suivront une courbe parallèle. Les initiants rétorqueront peut-être que, pour parer à cet inconvénient, il suffira de mieux desservir les régions les plus reculées. On sait pourtant que ce n'est guère possible sans consentir un investissement qui dépasserait le supportable. La voiture demeurera encore longtemps indispensable, du moins dans ces régions.

Il est vrai que la voiture ne peut se permettre n'importe quelle liberté au nom, justement, de la liberté. Mais il ne faut pas oublier que la route paie déjà un lourd tribut à la promotion du transport public (RPLR, NLFA) et que l'industrie de l'automobile n'est de loin pas rester inactive dans la recherche de procédés techniques aussi peu polluants que possible. L'initiative, en refusant de voir cette réalité, montre qu'elle ne vise qu'un objectif idéologique, à mille lieues des problèmes que doivent résoudre les individus.

Non à l'Etat policier

Comment faut-il appliquer l'initiative pour la réduction de moitié du trafic routier? Les auteurs de l'initiative refusent sciemment de répondre à cette question. Ils savent en effet fort bien que les instruments permettant d'atteindre leurs objectifs seraient peu goûtés par la population. La FRS lève le voile et présente sans ambages les mesures qu'il faudrait prendre en cas d'acceptation de cette initiative.

"Nous avons sciemment renoncé à citer des mesures d'application dans notre initiative. Ainsi, il sera possible de réagir en permanence aux connaissances actuelles et aux nouveaux développements", écrivent les auteurs de cette initiative. Une belle excuse. La réalité est que cette initiative n'aurait jamais réuni le nombre requis de signatures si les signataires avaient su exactement ce à quoi il s'engageaient.

Mesures d'application

La Fédération routière suisse FRS lève le voile. En cas d'acceptation de l'initiative, il faudrait, selon une étude demandée par le Conseil fédéral, prendre les mesures suivantes:

- taxes sur les places de parc privées
- hausse générale des taxes de parcage
- limitation du parcage et des accès
- 2 francs **de plus** par litre d'essence
- introduction de droits routiers (road-pricing)
- contingents kilométriques
- retrait du permis de conduire à 65 ans
- interdiction de circuler dans des zones entières

Scénarios d'horreur

Ces mesures font penser à un scénario d'horreur. Il s'agirait tout simplement de l'autodestruction d'une société et d'un pays libres. Comment accepter de se soumettre ainsi à la dictature d'un petit groupe de romantiques exaltés? Pour empêcher une multiplication outrancière des interdictions et obligations, pour continuer de profiter des avantages du trafic routier motorisé, il faut dire **NON** à cette initiative.

Une initiative rétrograde

L'initiative pour la réduction de moitié du trafic routier motorisé est le résultat des phantasmes d'un petit groupe d'idéologues complètement à côté de la réalité. Le libre trafic motorisé est un ressort essentiel de l'économie suisse. Or, ce moyen de déplacement est massivement restreint par cette initiative rétrograde et irréaliste. De plus, chaque citoyenne et chaque citoyen de ce pays serait confronté à de nouvelles interdictions et mesures chicanières, à un abaissement massif de son niveau de vie et à des entraves sérieuses à sa liberté personnelle.

Déposée en mars 1996, l'initiative "visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux" aurait des effets brutaux: en l'espace de dix ans, le nombre total de kilomètres effectués sur les routes suisses devrait être réduit de moitié. Le niveau ainsi atteint ne pourrait plus être dépassé. Le trafic des automobiles et poids lourds serait déterminant pour le calcul alors que les transports seraient exclus de cette mesure.

Net refus du Conseil fédéral et du Parlement

Le Conseil fédéral rejette cette initiative sans y opposer de contre-projet. Au Conseil national, qui compte 200 membres, ce projet a été refusé par 110 voix contre 30 alors que le Conseil des Etats (42 membres) a dit non à l'unanimité après une brève discussion.

Rétrograde, idéologique, désastreuse

Le titre de cette initiative paraît séduisant, mais son contenu est idéologique et fortement rétrograde. En cas d'acceptation de l'initiative, les transports publics seraient dans la stricte incapacité d'absorber le trafic supplémentaire. Résultat: un chaos complet. De plus, les régions périphériques et de montagne seraient gravement discriminées, car elles dépendent tout particulièrement du trafic routier. Cette initiative aurait des effets désastreux sur l'économie: plus de 300'000 emplois seraient perdus. Dix pour-cent de la population devraient craindre pour leurs emplois. Les branches les plus touchées seraient le tourisme et le secteur automobile, ainsi que le domaine des transports. Mais en fin de compte, chaque ménage suisse subirait les répercussions négatives d'une réduction de moitié du trafic routier.

Coup mortel pour le tourisme helvétique

La Suisse bénéficie à juste titre d'une excellente réputation touristique tant auprès de ses propres habitants qu'à l'étranger. Si l'initiative pour la réduction de moitié du trafic routier était acceptée, les hôtes étrangers éviteraient la Suisse pour ne pas tomber sous le coup d'interdictions des circuler. Mais les touristes suisses aussi – notamment les familles avec enfants – resteraient sans doute plus souvent chez eux.

Contribuant à raison de plus de 30 milliards de francs par an à l'économie suisse, le tourisme et les transports privés seraient les grands perdants. Cette initiative

détruirait d'un seul coup près de 10% du produit intérieur brut. Elle affecterait aussi gravement la construction routière, l'industrie pétrolière, le commerce automobile, les ateliers de carrosserie, les garages ainsi que les écoles de conduite.

Isolationniste et discriminatoire

En cas d'acceptation de l'initiative, la Suisse serait contrainte de résilier quelque 30 conventions internationales. De plus, l'accord bilatéral sur les transports terrestres passé entre la Suisse et l'UE serait compromis. Cette convention interdit en effet toute mesure discriminatoire à l'égard des véhicules étrangers. Une fois de plus, la Suisse serait isolée, car l'UE refuserait évidemment de ratifier les accords bilatéraux.

Contre la liberté personnelle

Cette initiative restreint la liberté personnelle de chacune et de chacun. Si elle était acceptée, les automobilistes ne pourraient plus librement utiliser leur véhicule – à moins de payer un prix prohibitif (par exemple, Fr. 3.50 par litre d'essence). Seules les couches aisées de la population pourraient encore s'offrir une voiture. Les autres devraient se contenter du "car-sharing", "car-pooling" ou des transports publics. Et, à en croire les auteurs de l'initiative, la bicyclette constituerait une alternative valable par rapport à l'automobile...

Non l'exclusion

En Suisse, presque chaque citoyenne et chaque citoyen a les moyens d'acheter et d'entretenir une voiture. La voiture individuelle n'est plus un luxe. Or, en cas d'acceptation de l'absurde initiative pour la réduction de moitié du trafic routier motorisé, l'automobile deviendrait un objet inabordable pour beaucoup d'entre nous. Une partie importante de la population devrait tout simplement y renoncer.

"Route libre pour tous", osent affirmer les auteurs de l'initiative. Un pur mensonge, car les personnes n'ayant qu'un faible revenu, et notamment les retraités, seraient les premiers à devoir renoncer à la voiture faute de moyens suffisants. Est-ce cela, la "Route libre pour tous"?

Retraités doublement frappés

Les citoyennes et citoyens à la retraite seraient doublement frappés: d'abord, ils devraient rendre leur permis de conduire à 65 ans; ensuite, ils n'auraient, pour la plupart, de toute manière plus les moyens de s'offrir une automobile en raison de la hausse massive des taxes de parcage, du prix de l'essence, des redevances routières, etc. D'où un isolement social accru.

Exclusion des familles à petit revenu

Les familles et personnes à petit revenu pourraient cesser de rêver de posséder leur propre voiture. Car l'entretien d'une automobile deviendrait tout simplement inaccessible pour eux. Terminées, donc, les visites dominicales chez des parents et des amis, les sorties visant à rejoindre des zones naturelles de détente pour s'y promener.

Menace pour la paix sociale

L'initiative pour la réduction de moitié du trafic routier menace gravement la paix sociale en Suisse. En effet, elle restreindrait à tel point la liberté de mouvement d'un grand nombre de citoyennes et de citoyens qu'elle conduirait à l'exclusion sociale d'une forte partie de la population.