

# Supprimons les bouchons

**OUI**  
À LA MOBILITÉ  
votation 8 février 2004

## Votation populaire du 8 février 2004 Contre-projet "Mobilité sur mesure" à l'initiative avanti

### Le contre-projet "Mobilité sur mesure" en bref

**Le contre-projet à l'initiative avanti se compose de trois éléments (trois articles constitutionnels):**

- Il charge la Confédération de veiller à ce que les **infrastructures de transport routières et ferroviaires** soient **performantes** (art. 81, al. 2 de la Constitution fédérale -Cst).
- Il charge la Confédération d'élaborer un **programme de construction d'infrastructures de transport** (art. 197 des dispositions transitoires concernant l'art. 81, al. 2 Cst.) visant à:
  - achever le réseau autoroutier (autoroutes A4, A5, A8, A9, A16) ;
  - élargir les tronçons autoroutiers surchargés, sans mentionner de tronçon particulier;
  - accorder des contributions aux infrastructures de transport dans les agglomérations (routes et trams).
- Il assure le **financement** de ces infrastructures de transport **au moyen d'un fonds alimenté par les impôts routiers existants** (art. 197 des dispositions transitoires concernant l'art. 86 Cst).

### 5 raisons de dire OUI au contre-projet "Mobilité sur mesure"

#### 1 **Achevons enfin nos autoroutes**

Le réseau autoroutier planifié dans les années 1960 ne sera achevé qu'en 2012. Il s'agit surtout de réa-

liser sans nouveau retard des tronçons dans les régions périphériques (Jura, Neuchâtel, Haut-Valais et Obwald), ainsi que l'importante liaison autoroutière entre Zurich et Zoug. Tous ces travaux coûteront entre 10 et 20 milliards de francs. Le contre-projet chargera le Conseil fédéral et le Parlement d'achever enfin nos autoroutes. Les moyens financiers nécessaires sont disponibles depuis longtemps, mais ils n'ont pas été débloqués du fait de l'absence d'un mandat clair et d'une volonté politique défailante.

**Le contre-projet "Mobilité sur mesure" permettra d'achever enfin nos autoroutes.**

#### 2 **Supprimons les bouchons**

Les tronçons de l'A1 entre Berne et Zurich et entre Genève et Lausanne souffrent depuis des années d'une surcharge croissante. Conséquences: des bouchons quasi-permanents qui entravent le trafic pendant des heures. Ces goulets d'étranglement

### Importance de la voiture et du réseau autoroutier suisse

En Suisse, la voiture assure 80% des prestations de transport de trafic de personnes. La voiture est le moyen de transport le plus utilisé pour les loisirs, les achats et le travail. D'autre part, les 1'800 km d'autoroutes suisses assurent à elles seules un tiers du trafic routier. Les autoroutes forment ainsi la colonne vertébrale de notre réseau routier.

doivent être éliminés pour éviter que le trafic ne déborde sur les routes principales et dans les localités. Selon des études du TCS, le nombre d'heures de bouchons pourrait se multiplier par dix d'ici 2020 sur ces tronçons de l'A1, si ces derniers n'étaient pas élargis. D'autres tronçons autoroutiers sont également surchargés. A ce sujet, il faut rappeler que les bouchons au tunnel routier du Gothard concernent avant tout les voitures. Les automobilistes seraient donc les premiers bénéficiaires d'un deuxième tunnel routier éventuel au Gothard.

Le contre-projet "Mobilité sur mesure" permettra de supprimer les bouchons.

### 3 Assurons le financement des transports sans nouvel impôt

Aujourd'hui, les travaux de construction des infrastructures de transport sont souvent reportés du fait de moyens financiers fluctuants. Pour remédier à ce problème, un fonds spécial FTP a été constitué pour financer la construction des NLFA et de Rail 2000. Le contre-projet "Mobilité sur mesure" crée un nouveau fonds d'infrastructure, semblable au fonds FTP et sou-

mis au frein à l'endettement. Ce fonds servira à financer l'achèvement des autoroutes, l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau autoroutier et la réalisation d'infrastructures de trafic d'agglomération. Ce fonds sera alimenté par un premier versement de 1.7 milliards de francs, soit la moitié du solde positif des impôts routiers prélevés ces 20 dernières années. En outre, ce fonds recevra 1.5 milliards de francs par année, soit l'équivalent de la somme consacrée aujourd'hui à la construction des autoroutes.

Le contre-projet "Mobilité sur mesure" assurera le financement des infrastructures de transports sans nouvel impôt.

### 4 Renforçons nos transports publics d'agglomération

Aujourd'hui, la Confédération n'a pas la possibilité de financer les infrastructures des transports publics d'agglomération, à quelques exceptions près. Le contre-projet "Mobilité sur mesure" permet à la Confédération d'allouer des contributions à la réalisation d'infrastructures de transports publics telles que des trams, des trains urbains et des métros. Ces contributions pourraient se monter à quelques 150 millions de francs par année pendant 20 ans, soit 3 milliards de francs. Compte tenu du fait que les cantons et les communes bénéficiaires devraient apporter des contributions équivalentes, ce ne sont pas moins de 6 milliards de francs sur 20 ans qui seraient alloués pour décharger nos agglomérations du trafic routier.

Le contre-projet "Mobilité sur mesure" renforcera nos transports publics d'agglomération.

### 5 Améliorons la sécurité sur nos autoroutes

Les autoroutes sont les routes les plus sûres puisque moins de 10% des accidents y ont lieu, alors qu'elles assurent un tiers du trafic routier. Il s'agit de

tout faire pour que les autoroutes demeurent les routes les plus sûres et d'éviter que les citoyens n'empruntent davantage des routes moins sûres. L'élargissement des tronçons autoroutiers surchargés prévu par le contre-projet "Mobilité sur mesure" va dans ce sens. Il aura ainsi des effets positifs sur le nombre d'accidents, comme l'a prouvé l'élargissement de l'autoroute de contournement de Lausanne. Le percement d'un 2<sup>ème</sup> tunnel routier au Gothard améliorerait aussi grandement la sécurité routière.

Le contre-projet "Mobilité sur mesure" améliorera la sécurité sur nos autoroutes.

## Tous disent OUI à la mobilité le 8 février 2004!

- Le Conseil fédéral et le Parlement
- La Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (DTP)
- La Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)
- L'Union des villes suisses
- L'Union des transports publics
- Les associations routières
- Les organisations économiques

(état fin novembre 2003)

## Conséquences d'un "Non":

- nouveaux reports de l'achèvement des autoroutes (A4, A8, A9, A16)
- davantage de bouchons sur les autoroutes
- pas de contributions fédérales aux transports d'agglomération
- report du trafic autoroutier dans les villes et villages!