



# Argumentaire

en faveur de l'initiative pour la réduction du trafic

initiative populaire fédérale  
"visant à réduire le trafic motorisé  
afin de protéger et développer les espaces vitaux"

version A1.décembre.1999

# actif-trafiC

initiative pour  
une mobilité  
d'avenir



## Argumentaire

### Historique de l'initiative

**Janvier 1992**

Fondation de l'association  
actif-trafiC/ UmverkehR

**Septembre 1994**

Lancement de l'initiative populaire  
fédérale

**Mars 1996**

Dépôt de l'initiative avec 108.857  
signatures valables

**12 Mars 2000**

Date de la votation

### *Pourquoi une initiative visant une réduction du trafic ?*

Le monde politique n'est souvent pas en mesure d'offrir au peuple la perspective d'une société capable de résoudre les problèmes plutôt que de les rejeter.

Le développement de la motorisation, depuis les années 50, a entraîné une croissance fulgurante du trafic routier privé. L'initiative populaire fédérale "pour une mobilité d'avenir", répond

aux attentes aujourd'hui exprimées par une grande partie de la population face aux **modifications climatiques**, aux **atteintes à notre santé**, à la **protection de l'air**, aux **dangers d'accidents**, au **bétonnage croissant du paysage**, aux **atteintes à la qualité de la vie**.

Sans modifier les conditions cadres de la politique des transports et sans efforts soutenus, le trafic routier motorisé poursuivra une inévitable expansion et les investissements consentis au transfert vers les transports publics et ferroviaires seront à jeter aux oubliettes. Aujourd'hui, le secteur des transports routiers est, à lui seul, responsable de plus d'un tiers de la pollution atmosphérique en Suisse.

La part du trafic routier à la pollution de l'air est particulièrement élevée: 33% du CO<sub>2</sub>, 61 % des NO<sub>x</sub>, 24 % des hydrocarbures et 15 % des micro-particules, sont issus des gaz d'échappement. Le trafic motorisé contribue également fortement à la formation du smog d'ozone en été.

Les nuisances sonores liées au trafic sont également considérables. En 1993, 871'000 logements (soit un bon tiers) étaient exposés à des nuisances sonores excessives.

Pour notre entrée dans le III<sup>ème</sup> millénaire, il est temps de promouvoir la mise en place d'une nouvelle politique des transports afin de réduire les effets négatifs du trafic. La politique aujourd'hui poursuivie par la nos parlementaires sous la coupole n'est de loin pas suffisante pour permettre une amélioration sensible notre qualité de vie.

Ce n'est prioritairement qu'en réalisant un service de transport efficace, équilibré et durable, permettant à tout un chacun de se déplacer librement, partout et à toute heure et à des prix notablement inférieurs aux coûts de la circulation privée, que l'on pourra changer nos habitudes.



# actif-traffic

initiative populaire fédérale  
pour une mobilité d'avenir



12 mars 2000

## TEXTE DE L'INITIATIVE

# Oui

L'initiative populaire "visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer les espaces vitaux" est adaptée formellement à la nouvelle Constitution fédérale du 18 avril 1999 comme suit\*:

*Art. 82, al. 2a à c (nouveaux)*

**2a** La Confédération, les cantons et les communes réduisent de moitié le trafic routier motorisé dans les dix ans, à compter de la date à laquelle l'initiative pour une réduction du trafic a été acceptée par le peuple et les cantons. Le volume de trafic ainsi atteint ne peut être dépassé. Le volume total du trafic routier en Suisse est déterminant. Les transports publics ne sont pas soumis à la présente disposition et ne sont pas pris en compte.

**2b** Les communes peuvent ordonner des restrictions du trafic sur toutes les routes de leur territoire, à l'exception des routes nationales, pour autant que ces restrictions répondent aux exigences de l'alinéa 2a ou qu'elles visent à maintenir ou à améliorer les espaces vitaux. La fermeture complète des routes désignées comme routes de transit par la Confédération n'est admissible qu'en accord avec celle-ci. L'usage des routes par les véhicules au service des collectivités publiques est réservé.

**2c** Les moyens utilisés pour réduire de moitié le trafic routier motorisé sont déterminés par la loi.

*Art. 196 titre médian*

Dispositions transitoires selon l'arrêté fédéral du 18 décembre 1998 relatif à une mise à jour de la Constitution fédérale

*Art. 197 (nouveau)*

*Dispositions transitoires après acceptation de la Constitution fédérale du 18 avril 1999*

*1. Disposition transitoire ad art. 82, al. 2c (circulation routière)*

Si la législation d'exécution visée à l'article 82, alinéa 2c, n'est pas entrée en vigueur trois ans après l'acceptation de l'initiative pour la réduction du trafic, la Confédération édicte les dispositions nécessaires par voie d'ordonnance.

<sup>1</sup> FF 1999 4658

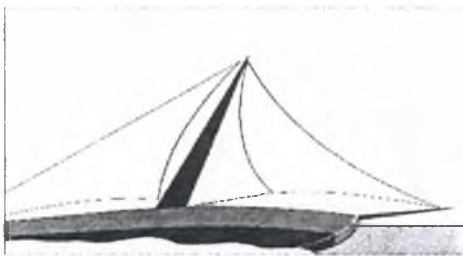
\* L'initiative populaire a été déposée alors que la Constitution fédérale du 29 mai 1874 était encore en vigueur. Elle se rapporte par conséquent à ce texte constitutionnel et non pas à la constitution du 18 avril 1999. Le texte original de l'initiative populaire demandait de compléter l'art. 37, al. 1bis (nouveau), 2e al., deuxième, troisième et quatrième phrases (nouvelles) et 3e al. (nouveau), ainsi que les dispositions transitoires de la Constitution fédérale du 29 mai 1874 avec un art. 23 (nouveau).

<sup>3</sup> Avec disposition transitoire.



## Réduire les coûts des transports publics

Une forte réduction du coût des abonnements, des offres spécifiques, la revitalisation complète du service des transports publics (correspondances et dessertes) sont dès lors des actions envisageables et nécessaires, pour le bien de la collectivité.



## Davantage de liberté

Sans modifier ni restreindre nos possibilités de se déplacer, l'initiative actif-TrafiC est une initiative qui place l'homme et son besoin de mobilité au centre de ses préoccupations. L'initiative offre à toutes les classes de la population une plus grande mobilité et une liberté plus complète de choix du moyen de transport: à celle ou celui qui ne dispose pas d'un permis, aux jeunes, aux personnes âgées, ou encore à tous ceux qui ont subi un retrait mais aussi à celui qui préfère les transports publics.



## Davantage efficaces

Rendre les transports publics et ferroviaires attractifs et moins chers, et opter pour des solutions privilégiant la modération et la sécurité sont les objectifs de l'initiative.

**actif-trafiC contribue à la qualité de l'air et à la protection du climat ainsi qu'à notre bien-être individuel et collectif.**

**C'est l'avenir de la mobilité !**





## Réduire les coûts des transports publics

Une forte réduction du coût des abonnements, des offres spécifiques, la revitalisation complète du service des transports publics (correspondances et dessertes) sont dès lors des actions envisageables et nécessaires, pour le bien de la collectivité.



## Davantage de liberté

Sans modifier ni restreindre nos possibilités de se déplacer, l'initiative actif-TrafiC est une initiative qui place l'homme et son besoin de mobilité au centre de ses préoccupations. L'initiative offre à toutes les classes de la population une plus grande mobilité et une liberté plus complète de choix du moyen de transport: à celle ou celui qui ne dispose pas d'un permis, aux jeunes, aux personnes âgées, ou encore à tous ceux qui ont subi un retrait mais aussi à celui qui préfère les transports publics.



## Davantage efficaces

Rendre les transports publics et ferroviaires attractifs et moins chers, et opter pour des solutions privilégiant la modération et la sécurité sont les objectifs de l'initiative.

**actif-trafiC contribue à la qualité de l'air et à la protection du climat ainsi qu'à notre bien-être individuel et collectif.**

## C'est l'avenir de la mobilité !





**actif-traffic: réduire de moitié le trafic motorisé sans déranger personne, ou comment favoriser un trafic équilibré, souple et durable...**

L'initiative est certes ambitieuse, mais elle est nécessaire, et une réduction de moitié du trafic motorisé peut être aisément réalisée sans que la mobilité individuelle de chaque individu ne soit restreinte.

L'initiative nous offre également la possibilité d'une plus grande liberté de choix du moyen de transport adéquat. Elle favorise ainsi avant tout la fluidité du trafic, supprime les bouchons, et permet une bien meilleure accessibilité aux transports en commun, à un bien meilleur prix qu'aujourd'hui.

**actif-traffic améliore la gestion des flux des transports et les nouvelles technologies.**

Souvent, une organisation réfléchie suffit à rendre superflus bien des déplacements. Aussi, pour beaucoup de secteurs d'activités, l'instauration d'une volonté de réduire les kilomètres parcourus offre de grandes chances et même de quoi réaliser des économies.

Le développement des nouvelles techniques de communication et du télé-jobing (travail à distance) contribueront également de manière indirecte à la réduction du trafic. Les entreprises de fabrication de véhicules à consommation réduite, les entreprises de transports publics et les fabricants de matériel roulant connaîtront une renaissance.

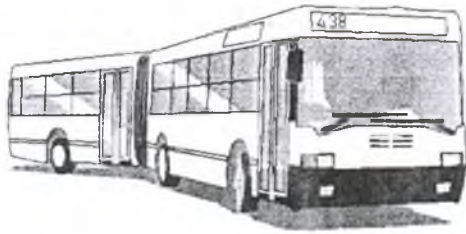


**actif-traffic rééquilibre les investissements dans le secteur des transports.**



L'initiative va dans le sens d'un rééquilibrage des investissements en faveur des modes de transports les moins polluants, rail et transports en commun.

**et nous permet d'avoir le choix...**



## **actif-traffic améliore de manière très significative notre qualité de vie**

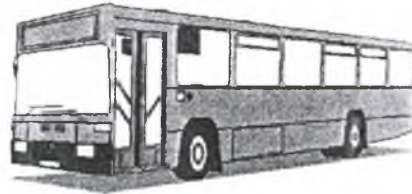
Les grandes villes et certaines agglomérations sont littéralement étouffées par une circulation routière dont nous sommes tous prisonniers. L'initiative allège les contraintes imposées aux espaces de vie: un air plus sain, plus d'espace pour les piétons, pour les enfants sur les aires de jeux, pour les jardins d'hiver publics, plus d'aménagements de lieux touristiques à faible trafic, etc.

*"Un tiers de tous les déplacements en voiture font moins de 3 kilomètres. Un grand nombre de ces trajets pourraient facilement se faire avec les transports publics ou à bicyclette" (citation de l'Office fédéral des transports, 802.911f Mobilité, avenir de la Suisse, p.8).*

## **actif-traffic contribue au désengorgement des localités**



## **actif-traffic offre des villes attractives**



L'initiative constitue le moyen idéal pour se sortir des principaux problèmes "d'engorgement du trafic". Elle est le meilleur moyen pour aboutir au désengorgement des localités.

La nécessité de construire ou non une route de contournement n'entre pas dans le cadre de l'initiative. En ce qui concerne d'éventuelles restrictions ou limitations, c'est d'ailleurs aux instances communales et cantonales que reviendrait le pouvoir de décider, par exemple, de mesures de limitations d'accès sur les routes, notamment sur celles où le potentiel de transfert vers des modes de transports collectifs est important.

Le changement le plus évident de la mobilité individuelle résulte notamment de nouvelles habitudes, notamment sur le plan des loisirs et des vacances. 45 % de tous nos déplacements sont ainsi entrepris pour satisfaire nos exigences en matière de loisirs.

## **actif-traffic ou les efforts de la collectivité au service de la collectivité**



Etats, citoyennes et citoyens, entreprises, Confédération, cantons et communes décideront des conditions-cadres en faveur d'une circulation d'avenir.

Les pouvoirs publics (communes, cantons, Confédération) disposent à cet effet d'une très vaste panoplie de moyens: fiscalité d'incitation, restrictions locales ou sectorielles de circuler, renforcement attractif de l'offre en transports publics, en taxis, etc. De telles conditions cadres récompenseront les conduites favorables à notre santé et à celle de l'environnement.

Concernant le citoyen-automobiliste, la voiture reste certes un outil irremplaçable pour le transport de personnes, de marchandises, et bien souvent pour se rendre au travail. Mais dans de nombreux cas, un véritable espace de manoeuvre est laissé à tout individu. Outre des principes, comme le co-voiturage et le car-sharing, le recours à la bicyclette, aux transports publics ou encore à la marche pour les courtes distances, et le télé-jobing (travail à domicile grâce aux nouvelles télécommunications) sont autant de possibilités offertes pour atteindre une diminution du trafic motorisé individuel, notamment à proximité et dans les villes.



## actif-trafiC prend en considération les variations régionales

L'initiative prend en considération les nécessités différentes des déplacements selon les diverses zones géographiques: grandes villes, agglomérations, campagne et zone alpine.



Pour les régions périphériques isolées et les régions de montagne, on ne peut certes pas raisonnablement demander à aux populations aujourd'hui privées d'alternatives de réduire significativement ses déplacements en automobile. Des actions dans le secteur de la modération du trafic touristique et dans l'amélioration des dessertes par les services publics sont ici préconisées.



L'initiative agit principalement là où se trouve un potentiel important de transfert vers d'autres modes de transports. En d'autres termes, là où le choix s'avère rentable pour la collectivité sur un plan économique, humain, écologique. La ville reflète bien sûr un bien plus grand potentiel de transfert que les régions périphériques isolées ou les régions de montagnes. **La réduction du trafic s'adresse donc en priorité à la circulation en ville et dans les agglomérations. L'auto en ville oui, mais seulement en cas de nécessité.**





## **une initiative tournée vers des solutions d'avenir**

La dérèglementation à outrance, la mondialisation, les intérêts des actionnaires, sont des mots-vedettes qui dominent aujourd'hui le débat politique et économique.

Nous craignons que cet état de fait, qui vise avant tout à maximiser le profit des riches au détriment des pauvres, ne mène la Suisse à un niveau moyen, dépourvu d'orientations.

Alors que nous disposons d'un système de transports publics parmi les plus denses et efficaces au monde, nous assistons aujourd'hui encore à l'impossibilité de pouvoir choisir le mode de transport adéquat, mais aussi au dépérissement des lignes ferroviaires régionales et des services publics.

Notre pays remplit par contre, idéalement et depuis longtemps, les conditions pour jouer un rôle de précurseur au niveau international dans divers domaines: protection de l'environnement, aptitude à affronter l'avenir avec des techniques nouvelles, formation, emploi de réseaux informatiques et télé-travail.

**Avec actif-trafiC, il s'agit avant tout de favoriser le libre choix des moyens de transports et de développer des solutions favorisant une mobilité durable pour toute l'Europe.**

## ***Laisser un choix à nos enfants***

En jouant un rôle de pionniers dans le développement d'une mobilité durable et sur le plan de la sécurité routière, par le biais d'une réduction du trafic motorisé, nous manifesterions enfin, aussi sur un plan international, notre volonté de quitter la voie du gaspillage et de viser un développement qui ne porte pas préjudice aux générations futures.

## **actif-trafiC respecte en tous points les traités internationaux**

L'initiative peut être réalisée en pleine conformité avec les exigences de l'Union européenne. Elle ne bafoue ni n'entrave la libre circulation des personnes et des marchandises, mais constitue l'impulsion nécessaire à la mise en place d'une politique des transports plus respectueuse de l'homme et de l'environnement. L'initiative nous permettrait enfin de respecter et d'honorer un traité que nous avons tous ratifié: celui sur la Convention contre les changements climatiques.



## **“actif-trafiC!” stimule la créativité industrielle**

En encourageant également le développement de techniques permettant de moins gaspiller d'énergie et d'essence; donc d'argent, nous contribuons également à l'objectif global qu'est l'amélioration de notre qualité de vie et de l'environnement, dans un monde aujourd'hui soumis au risque de modifications climatiques importantes. Le principe de transférer les investissements davantage vers des solutions favorisant les transports publics est conforme à une vision durable de l'économie et de l'écologie.

L'initiative est également très favorable à l'économie sous l'angle des coûts externes. En réduisant les causes, donc les coûts des effets négatifs et des nuisances de la principale source de pollution qu'est le secteur des transports, elle permettra ainsi de diminuer les coûts externes dont il est responsable.

## **Pour une Suisse RESPONSABLE**



- offre une plus grande liberté de choisir notre moyen de transport
- augmente l'efficacité du trafic motorisé individuel (car pooling , auto-partage,...)
- augmente l'efficacité et l'attractivité des transports publics, en particulier à travers une politique offensive en matière d'investissements destinés à accroître la productivité et l'offre en transports publics, ainsi que par des baisses de tarifs
- est une initiative pour des villes attractives, à trafic modéré
- aboutit au désengorgement des localités et à plus de sécurité sur la route
- une politique européenne offensive visant au progrès, la sécurité et l'équilibre pour tous.

L'initiative constitue, pour la Suisse, une chance à ne pas rater. Elle donne à l'économie suisse des impulsions décisives pour se placer à la pointe d'une révolution d'efficience et pour tirer profit de ses avantages géographiques.

**Les arguments de nos adversaires ne tiennent pas la route, ou comment réduire de moitié le trafic routier motorisé sans déranger personne !**

~~L'initiative nuit à l'économie~~  
**actif-trafiC profite à l'économie**

En fortifiant des tendances d'avenir que sont la délocalisation, délibéralisation, le renforcement des structures régionales et inter-régionales, nous renforçons l'économie. En encourageant le développement massif des transports publics, l'emploi sera fortement développé dans ces secteurs d'activité, avec des répercussions positives sur le tourisme et les emplois de services.

~~L'initiative isole et crée des contraintes~~  
**actif-trafiC améliore sans contrainte notre qualité de vie.**

Bien au contraire, elle fortifie le libre choix du moyen de transport et rend le trafic plus équilibré et plus varié. **Elle ne supprime enfin aucun droit de rouler...à aucun individu**

L'initiative vise à rendre les espaces vitaux plus attrayants notamment dans les villes, ou encore les régions touristiques et de délasserment (aires de jeux, zones piétonnes, centre-villes).

Si l'objectif de diminuer le trafic motorisé peut être atteint, ce sont certes les villes qui sont les plus concernées. C'est là qu'a lieu la plus grande majorité de nos déplacements.

~~L'initiative empêche la construction des routes.~~  
**actif-trafiC!" favorise avant tout la sécurité et la fluidité du trafic.**

L'initiative entend avant tout contribuer à l'aménagement de notre espace vital en stimulant les solutions collectives.

Ce n'est pas parce qu'on a voté "Oui" à Halte au bétonnage que le béton ne coule plus en Suisse.

L'initiative actif-trafiC n'empêchera ni la réfection ni l'amélioration du réseau routier helvétique. Elle s'adresse en premier lieu au maintien et au développement des espaces vitaux et à la réduction des nuisances dues au transports.

Le développement d'aires à trafic réduit, l'amélioration des pistes cyclables, l'instauration de rues piétonnes dans les villes, le développement de l'auto-partage et des systèmes connexes sont toutes des mesures et des pistes qu'il s'agira de mettre en œuvre dans la décennie suivant l'acceptation de l'initiative.

~~Des emplois supprimés, des PME qui ferment?~~  
**Un pur mensonge, comme à chaque fois.**

Le principe même de la redistribution des ressources libérées dans des secteurs à forte intensité de main d'œuvre pourrait avoir un impact économique dynamique et positif.

Il y a certes des perdants (l'industrie pétrolière, la construction routière, le commerce automobile) mais aussi de nombreux gagnants, (secteur des transports et services publics, des services) y compris dans le secteur routier (bus, constructeur, nouvelles technologies, taxis, ...).

Mais, comme lors de chaque votation sur les transports, le lobby de la route, des grands transporteurs et du pétrole brandit le spectre du chômage et des mises en congé.

Or, malgré l'acceptation des NLFA, de la RPLP, de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, la N9 à pu se réaliser et M.Fridérici n'a pas perdu son emploi de transporteur, mais celui de conseiller national

Plus sérieusement dit, le lobby de la route ne cesse de prendre des parts au rail, y compris à la poste, ou l'on remplace le train par des camions un peu partout...

**~~Pour désengorger, il faut construire des routes~~**

**Le système des transports est aujourd'hui surchargé**

Toujours davantage d'automobiles, de camions, d'avions, de routes, de kilomètres avalés, de bruit, de marchandises transportées d'un bout à l'autre de la planète et de voyageurs en transit...

Toujours des embouteillages, des places de parc bondées, des trains surchargés au heures de pointes, des bus vides.

Il y a donc un problème et ce n'est de loin pas la construction nouvelles routes ni l'acceptation d'un trafic toujours croissant qui résoudra les problèmes liés aux transports.

Il y a aujourd'hui lieu de renforcer une politique préconisant de nouveaux modèles de transports et d'optimiser entièrement l'infrastructure nationale pour notre bien-être et celui de l'environnement. Tel est l'objectif d'actif-trafiC, l'initiative pour une mobilité d'avenir.



## *Information générales transports*

*Le développement de la motorisation depuis les années 50 a entraîné une croissance fulgurante du trafic routier privé.*

**Par rapport à 1950, les prestations kilométriques ont été multipliées par 15 !**

Aux alentours de 1965/1970, elles représentaient la moitié de ce qu'elles sont aujourd'hui.

En 1993 (année de référence de l'initiative), le trafic motorisé individuel a représenté au total 52 milliards de véhicules-kilomètres (vkm). 84% est le fait des voitures de tourisme.

La longueur du réseau routier en Suisse (1993) est de 70'000 km.

La longueur actuelle du tronçon autoroutier est de 1533 km contre 651 il y a 25 ans, soit une augmentation de 136 % en 25 ans!

La longueur du réseau ferroviaire est de 5209 km aujourd'hui contre 4991 km en 1970, soit une augmentation de 4% en 25 an !

Investissements durant la période 1990-1994:

10,6 milliards de FS pour le rail  
20,6 milliards de FS pour la route.

## Déplacements en Suisse:

### Prestations globales du trafic en 1993:

102 milliards de kilomètres/voyageur  
- 20 % en transports publics.

### Prestations kilométriques du trafic routier privé\* en 1993:

52 milliards de vkm, dont 43,7 mia de vkm ont concerné les voitures de tourisme.

*\*(voitures, autocars, camions, voitures de livraisons, motocycles et cyclomoteurs)*

Les études actuelles montrent toutes que le trafic va poursuivre sa croissance.

Selon le CF et le Service d'Etude des Transports (SET), **d'ici à 2010, le trafic devrait progresser de plus de 10 % et celui des marchandises de plus de 35%.**

Toutefois, concernant les marchandises, la mise en application de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes et la RPLP devrait ramener à 650'000 (contre 1'145'000 aujourd'hui) le nombre de camions en circulation sur la route à travers les Alpes d'ici à 2007/2009, ou deux ans après l'ouverture du tunnel du Lötschberg.

actif-traffic apparaît, sur le plan du trafic marchandises, indispensable pour assurer un fil conducteur à la politique helvétique des transports,

Seule l'inscription dans la Constitution fédérale d'un objectif clair visant une diminution du trafic motorisé routier au profit du rail, permettra d'assurer la réalisation des mesures d'accompagnement aujourd'hui proposées en matière de transfert modal.

---

Il y a en Suisse un parc de plus de 3,3 millions de véhicules, soit: 450 véhicules pour 1000 habitants, contre 221 en 1970.

---

En Suisse, durant l'année 1993, le trafic routier privé a consommé **3,13 millions de tonnes d'essence et 0,95 millions de tonnes de diesel.** Cela représente presque **5 milliards de litres de carburants**, ou encore 25 % de la consommation d'énergie globale en Suisse. En réduisant de moitié le trafic motorisé, notre pays pourrai ainsi faire l'économie de 1,5 millions de tonnes d'essence par an...

---

Il y a sur terre, 500 millions d'automobiles. Il y en aura peut-être 2000 millions dans 20 ou 30 ans.

Et pourtant, on ne pourra convaincre les pays en développement d'adopter une politique favorable à l'homme et à l'environnement, que si nous les précédons en montrant le chemin et réduisons notre consommation de kilomètres motorisés parcourus à un niveau que la planète peut supporter.