

# Actif-traffic : une initiative avant tout politique

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **37 (2000)**

Heft 1417

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1025896>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Une initiative avant tout politique

**Actif-traffic veut réduire de moitié le trafic motorisé en Suisse. Un enjeu de société, digne d'un débat constitutionnel.**

L'INITIATIVE EST PRESQUE parfaite. Elle pose un objectif politique simple et clair: réduire, en dix ans, de moitié le trafic routier motorisé. Cet objectif tient en un alinéa de quatre phrases. Voilà qui est du niveau constitutionnel, contrairement à tous ces textes régulièrement soumis au vote du peuple et des cantons et qui relèvent davantage de l'ordonnance que de la Constitution.

Les auteurs de l'initiative Actif-traffic, présentée au peuple le 12 mars, n'ont pourtant pas entièrement résisté à la tentation du détail: pourquoi ce deuxième alinéa stipulant que «les communes peuvent ordonner des restrictions du trafic sur toutes les routes de leur territoire, à l'exception des routes nationales»? On conviendra que les communes ne sont pas le niveau adéquat pour appliquer ce genre de disposition, sauf à considérer comme judicieux de régler le problème du trafic par une addition de mesures locales non concertées.

Malgré le défaut de ce deuxième paragraphe, l'initiative nous emmène en plein sur le terrain du débat politique, comme nous le fûmes au moment de

la discussion sur l'Initiative des Alpes: quelle place la voiture peut-elle prendre dans notre vie? Les immenses services rendus possibles par le trafic privé sont-ils à la hauteur de ses nuisances? etc.

D'un point de vue formel donc, Actif-traffic est un relativement bon texte quoiqu'en disent ses détracteurs qui lui reprochent son côté abstrait et l'absence d'un programme de mesures. L'initiative permet de répondre par oui ou par non à une question simple. Il ne fait pas de doute non plus que les propositions sont applicables, moyennant volonté, imagination et restriction de quelques libertés considérées aujourd'hui comme naturelles: s'établir où bon nous semble, laisser chaque commune développer ses

zones industrielles et d'habitat, consommer à haute dose des loisirs nécessitant des déplacements, se rendre chaque week-end en voiture au chalet pour retrouver le calme... perdu ailleurs souvent à cause du trafic.

Initiative éminemment politique, Actif-traffic est par conséquent un programme de société. Elle a la prétention de créer un cercle vertueux. En limitant les nuisances causées par le trafic, ses auteurs espèrent recréer le style de vie qui rendra les déplacements en voiture moins nécessaires.

## Trop ambitieux?

Mais elle est aussi une utopie: dans une société où la mobilité est considérée comme une liberté fondamentale, on voit mal un peuple d'automobilistes s'astreindre par un vote à des comportements qu'il refuse d'adopter volontairement. Et, contrairement à l'Initiative des Alpes qui ne concernait que les camions et pouvait se réaliser par des mesures techniques, Actif-traffic implique bel et bien un changement de comportement radical de la part des automobilistes...

Là où un ambitieux programme de mesures qui n'aurait pas eu sa place dans la Constitution aurait peut-être été accepté, il faut s'attendre à ce que le simple énoncé des buts à atteindre soit sèchement refusé. *pi*

## La mobilité écologique...

LA SUISSE EST pionnière en matière de mobilité écologique et futée. L'abonnement général qui permet de se déplacer dans tout le pays en est l'élément de base. Et pour atteindre un endroit mal desservi, Mobility vient à la rescousse: cette flotte de voitures rouges disséminées dans tout le pays se louent à l'heure et prennent le relais du train. Un système efficace et souvent plus économique que la voiture privée, pour autant que l'on habite à proximité d'une gare ou d'un point de stationnement Mobility: ce sont pour l'instant un millier de véhicules qui sont stationnés sur sept-cent lieux, dans trois-cent communes.

Renseignements: 0848 824 814, [www.mobility.ch](http://www.mobility.ch)

## La proximité et ses effets pervers

UNE DES CLÉS de la mobilité se trouve dans les procédures d'aménagement du territoire: actuellement décentralisées à l'extrême, elles protègent des zones inconstructibles mais ne permettent pas une véritable planification centralisée: chaque commune peut faire son propre plan de zone.

Résultat: un habitat très dispersé, qu'il est ensuite difficile de desservir par les transports publics. Il en va de même pour les gros générateurs de trafic, comme les équipements de loisirs, les centres commerciaux, etc.

On défend souvent les avantages de la proximité dans la prise de décision, les autorités locales étant les mieux à même d'évaluer les besoins et d'y répondre de manière pragmatique, sans le poids et la bureaucratie d'une instance centralisée. Il faudrait aussi analyser les effets de cette proximité: décisions dont les effets se produisent hors du périmètre de la commune, incohérence dans une même région, surabondance de surfaces à bâtir, saupoudrage des zones et des équipements, etc.

## Qui est Actif-traffic?

L'INITIATIVE POUR LA réduction du trafic motorisé a été déposée le 20 mars 1996. Les quelque 108000 signatures ont été récoltées par umverkehrR – société fondée pour l'occasion. Actif-traffic (nom français de umverkehrR) est indépendante de tout parti politique et compte 7500 membres et sympathisants en Suisse.

A ces débuts, Actif-traffic s'appelait Retro-traffic. Son nom de baptême est encore souvent utilisé. Le scepticisme serait-il déjà de mise?

Pour plus de renseignements: [www.actif-traffic.ch](http://www.actif-traffic.ch)