

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess

**Volksinitiative "Strassen für alle" (00.034)**

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Dupraz, Laure  
Füzesséry, Alexandre

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Dupraz, Laure; Füzesséry, Alexandre 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Volksinitiative "Strassen für alle" (00.034), 1997 - 2001*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

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

# Abkürzungsverzeichnis

**UVEK** Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

---

**DETEC** Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 24.10.1997  
ALEXANDRE FÜZEŠŠÉRY

L'Association transports et environnement (ATE) a lancé au début de l'été une **initiative intitulée "Rues pour tous"**. L'initiative vise à ce qu'une limitation générale de la vitesse à 30 km/h soit instaurée dans les localités. De l'avis des initiants, une telle limitation améliorerait substantiellement tant la sécurité sur la route que la qualité de vie des habitants des localités (diminution du bruit et des émissions nocives). Selon le texte déposé à la Chancellerie fédérale, des dérogations pourront être accordées par les autorités sur certains tronçons, notamment si des garanties sont apportées quant à la sécurité et à la tranquillité des quartiers d'habitation. <sup>1</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 27.04.1999  
LAURE DUPRAZ

L'initiative populaire fédérale «**Pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions**», lancée en 1997 par l'Association transports et environnement, a **abouti** avec 112'395 signatures valables. <sup>2</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 06.10.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

**Le Conseil fédéral a rejeté en février l'initiative** «pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30km/h assortie d'exceptions» aussi appelée «**Rue pour tous**». S'en saisissant lors de sa session d'été, le Conseil national l'a aussi, malgré le soutien du PS, des Verts et d'une partie du PDC, rejeté par 95 voix contre 63 et 6 abstentions. Si la Chambre du peuple reconnaissait la nécessité d'augmenter la sécurité routière, une majorité a estimé que l'initiative était trop contraignante en termes de circulation et que l'autonomie des cantons et des communes serait remis en cause. Elle a aussi jugé trop importants les coûts d'adaptation, estimés à CHF 2 milliards. Après le Conseil national, le Conseil des Etats a rejeté sans contre-projet "Rue pour tous" par 31 voix contre 9. Toutefois les sénateurs ont invité le Conseil fédéral à présenter avant la votation populaire un paquet de mesures tendant à faciliter la création de zones à 30km/h dans les localités. <sup>3</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 04.03.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Réaffirmant son opposition à l'initiative "**Rue pour tous**", le Conseil fédéral a proposé, comme promis, des mesures incitatives destinées aux cantons et communes afin d'améliorer la sécurité des zones urbaines. Les modalités d'aménagement des zones 30 km/h seront simplifiées, dans le sens que les communes pourront librement définir l'ampleur de ces zones et le type de routes où elles seront installées. Moritz Leuenberger proposait cependant d'en exclure les routes principales, ainsi que celles qui sont affectées à la "circulation générale". Il invitait en outre les communes à créer des zones de rencontre qui auraient les mêmes caractéristiques que les anciennes rues résidentielles, mais ne seraient pas limitées aux quartiers d'habitation. L'application porterait sur les quartiers commerciaux ou artisanaux. Donnant suite à une requête formulée par différents milieux, le DETEC souhaitait enfin recommander aux automobilistes de circuler de jour avec les phares allumés. Si les opposants ne remettaient pas en question la nécessité de diminuer le nombre d'accidents et d'accroître la sécurité dans les localités, ils s'opposaient aux moyens et au montant de la mise en œuvre de l'initiative. Pour son initiant – l'ATE –, la Confédération devait dans un délai d'un an après son acceptation abaisser la vitesse maximale générale de 50 km/h à 30 km/h. Cette mesure serait obtenue en entreprenant des travaux nécessaires évalués à CHF 1 milliard: îlots, giratoires, rétrécissements de routes, nouveau revêtement, marquage, signalisation, passages protégés et gendarmes couchés. Les Verts et le PS ont apporté leur soutien à cette initiative. Les adversaires contestaient le montant des travaux, qu'ils estimaient à CHF 2 milliards, et se sont mobilisés contre une généralisation de la vitesse maximale. Ils ne pensaient pas que des signalisations en début de localité suffisaient à abaisser la vitesse des véhicules. Seuls des aménagements routiers coûteux permettaient de discipliner les automobilistes. De plus, l'initiative engendrerait, d'après eux, un risque d'embouteillage et un grave problème pour les transports publics, car ceux-ci n'étaient pas mentionnés parmi les exemptés. Ils perdaient ainsi leur avantage concurrentiel avec l'obligation de circuler à 30 km/h. Ces arguments étaient avancés par les partis bourgeois, les milieux

économiques et automobiles, le TCS et même le Bureau suisse de la prévention des accidents.

### Initiative populaire "Rues pour tous" Votation du 4 mars 2001

Participation : 55,8%  
Oui : 525 609 (20,3%)  
Non : 2 063 314 (79,7%) / (20 6/2 cantons)

Mots d'ordre :

- Oui: PS, Verts, PEP (3\*); WWF, Pro Natura.
- Non : PDC (2\*), PRD, UDC, PL, UDF, DS, PdL; Economiesuisse, USAM, USP, USS.
- Liberté de vote: PdT

\* Recommandations différentes des partis cantonaux <sup>4</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 05.03.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative "Rue pour tous" a connu la même **sortie de route** que l'initiative "Rétroactif" l'année précédente. Ce rejet marquait la deuxième victoire du lobby de la route en deux ans. L'initiative a été balayée massivement et sans appel: par le peuple à 79,7% et par tous les cantons. C'est dans les cantons urbains que le texte a été le mieux accepté – Genève 25%, Zurich 25%, Berne 22% et Bâle-Ville 35% –, mais insuffisamment pour inverser la tendance. L'analyse Vox constatait que la votation n'avait creusé, ni fossé entre alémaniques et romands, ni fossé entre ville-campagne. Comme lors des précédentes votations relatives à la politique du trafic, l'antagonisme gauche/droite a constitué la principale ligne de conflits. Toutefois, l'initiative n'a recueilli qu'une majorité relative auprès des votants qui se situent à l'extrême gauche et auprès des sympathisants du PS. Le scepticisme était de mise pour l'ensemble des votants. Le principal reproche des personnes qui ont rejeté l'initiative résidait dans le caractère jugé trop schématique de la limitation générale à 30 km/h. Les exceptions prévues par les auteurs de l'initiative n'ont manifestement pas été convaincantes pour la majorité des votants. Un autre argument avancé par les opposants était la crainte des embouteillages et du chaos routier. Par contre, les coûts élevés qu'entraîneraient la signalisation et les mesures d'accompagnement n'ont pas été un facteur déterminant lors du vote. <sup>5</sup>

---

1) FF, 1997, IV, p. 338 ss.; 24 Heures, 11.6.97; NQ, 16.6.97; presse du 24.10.97.

2) FF, 1999, p. 2765.

3) FF, 2000, p. 2725 ss. et 4655 ss.; BO CN, 2000, p. 778 ss.; BO CE, 2000, p. 699 ss.; presse du 22.6 et du 6.10.00.

4) Presse de janvier 2001 et du 13.2.01; Lib., 14.2.01.

5) FF, 2001, p. 1916; presse du 5.3.01; Hans Hirter / Wolf Linder, Vox. Analyse des votations fédérales du 4 mars 2001, Berne 2001.