

Conférence de presse «OUI pour assurer le futur des routes nationales»

Communiqué de presse

Zurich, le 5 juillet 2024

Les routes nationales, une pièce essentielle du puzzle que constitue le réseau de transport

Le 24 novembre 2024, nous voterons sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales (PRODES). Les six projets prévus visent à éliminer les goulets d'étranglement et à améliorer la fluidité du trafic sur les routes nationales. Seul un trafic fluide sur les autoroutes permettra de soulager les villes et les communes du trafic d'évitement et d'améliorer la sécurité routière. Les routes nationales sont une pièce essentielle du puzzle que constitue l'ensemble du réseau de transport. Nous avons à la fois besoin du rail et de la route! Le projet est donc dans l'intérêt de l'ensemble des usagers et bénéficie du soutien d'une large alliance réunissant des voix du monde politique, de l'économie et de la société.

«Tous, nous voulons avancer. La mobilité est un élément important de notre vie. Elle nous conduit d'un point A à un point B et inversement lorsque nous faisons la navette. Elle apporte des marchandises là où nous en avons besoin. Et c'est aussi une part de liberté que nous prenons aujourd'hui quasi pour acquise», s'est exprimé le président de l'Union suisse des arts et métiers usam et conseiller aux États tessinois du Centre, Fabio Regazzi, en ouverture de la conférence de presse. «La mobilité a besoin d'infrastructures. Du rail et de la route. Les deux doivent être entretenus. Les deux sont des pièces importantes du puzzle que constitue le réseau de transport de la Suisse», a-t-il poursuivi. Il a rappelé que l'entretien est financé indépendamment du budget ordinaire de la Confédération. Les moyens financiers nécessaires proviennent du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Ce fonds est alimenté par les usagers de la route – notamment par le biais de la vignette autoroutière, de l'impôt sur les véhicules automobiles ou encore de la surtaxe sur les huiles minérales.

Les transports publics bénéficient aussi du PRODES

«En tant que président de la LITRA, service d'information pour les transports publics, je m'engage depuis toujours pour des infrastructures de transport performantes et des offres de transports publics attrayantes. Comme pour l'aménagement ferroviaire, j'ai donc soutenu les étapes d'aménagement prévues pour le réseau des routes nationales», a tout d'abord relevé Martin Candinas, conseiller national du Centre originaire des Grisons.

Le Parlement ayant approuvé au printemps dernier une adaptation des étapes d'aménagement du réseau ferroviaire qui avaient été préalablement décidées, il est logique que l'infrastructure et les étapes d'aménagement du réseau des routes nationales puissent elles aussi être planifiées et mises en œuvre à long terme. Cela profite également aux transports publics. Car aujourd'hui déjà, l'infrastructure routière, qui absorbe une grande partie du transport de personnes, est souvent surchargée et devra assurer des prestations de transport encore plus importantes à l'avenir. La plupart des embouteillages se forment dans les agglomérations, où plusieurs modes de transport se superposent. «Un réseau de routes nationales performant peut en l'occurrence remédier à la situation, dans la mesure où il prévient le trafic d'évitement vers les villes et les villages et décharge ainsi également les transports publics routiers», a expliqué Martin Candinas.

Une adaptation urgente s'impose

«La nouvelle étape d'aménagement autoroutière est absolument nécessaire pour adapter les infrastructures à la croissance des besoins de la Suisse», a relevé Christophe Reymond, directeur général du Centre Patronal. Ce constat est particulièrement vrai dans la région valdo-genevoise, qui connaît une croissance démographique bien plus forte que le reste du pays (+25 000 habitants en 2023). «Pour Vaud comme Genève, ce projet n'est en réalité qu'une simple mise à niveau et non un développement», a-t-il souligné.

L'autoroute A1 entre Lausanne-Genève a été planifiée dans les années 1950. Depuis, la région de Nyon a vu sa population plus que tripler, passant de 29 000 à 107 000 habitants. «En Suisse, très peu de territoires ont connu une pareille croissance», a précisé Christophe Reymond.

Les besoins en mobilité ont beaucoup augmenté dans la région lémanique. Alors que l'A1 entre Lausanne et Genève n'était prévue que pour 20 000 véhicules, 90 000 véhicules y circulent chaque jour. Si le projet PRODES

**Pour une Suisse
qui avance**

est refusé, le nombre de bouchons explosera ces prochaines années. Ces bouchons ne prêteront pas uniquement les usagers de la route. Ils affecteront aussi l'économie et donc de nombreux emplois. Des coûts de transport plus élevés entraîneront aussi une hausse des coûts de production. «L'objet sur lequel nous voterons le 24 novembre nous concerne donc tous et nous devons voter un grand OUI!», a conclu Christophe Reymond.

Des routes nationales efficaces

«Si les routes cantonales et communales sont les petits et moyens affluents, l'autoroute est le fleuve qui absorbe, canalise et redistribue la majeure partie du volume de trafic. C'est ce qui fait de nos autoroutes l'une des infrastructures de transport les plus efficaces, si ce n'est LA plus efficace», a souligné le président central du Touring Club Suisse Peter Goetschi. L'efficacité de notre réseau de routes nationales se reflète notamment dans le rapport entre sa longueur et le volume de trafic supporté. «Alors que les routes nationales représentent à peine 3% de l'ensemble du réseau routier suisse, elles absorbent et canalisent 45% de tous les véhicules-kilomètres parcourus. Et le trafic marchandises effectue environ 70% de ses véhicules-kilomètres sur les routes nationales», a précisé Peter Goetschi. Le développement du réseau des routes nationales se fait de manière très ciblée. L'étape d'aménagement 2023 comprend six projets sur des tronçons autoroutiers particulièrement chargés. Parmi ces projets figurent trois tunnels. Cela rend l'aménagement très efficace en termes de surfaces, 8 hectares de surfaces d'assolement seront utilisés au total. «Cela correspond à environ 11 terrains de football, qui doivent être entièrement compensés au profit de l'agriculture», a-t-il encore expliqué.

Trafic d'évitement dangereux et PME particulièrement touchées

La conseillère nationale UDC thurgovienne Diana Gutjahr a tenu à souligner qu'elle participait à cette conférence de presse non seulement comme cheffe de PME et conseillère nationale, mais aussi en tant que mère d'un enfant qui ira bientôt à l'école enfantine et retrouvera ses petits camarades pour jouer dans le quartier. «Pour l'instant, nous vivons encore dans un quartier calme, mais le «phénomène du raccourci» existe chez nous aussi. Raccourci emprunté par des pendulaires qui craignent les embouteillages sur les axes et les évitent.» Notre infrastructure de transport a plus de 60 ans et n'est donc pas conçue pour la taille et les besoins de la population actuelle. Résultat? Des embouteillages et un trafic d'évitement toujours plus important. L'année dernière, la Suisse a enregistré quelque 48 800 heures d'embouteillage, soit une augmentation de 22,4% par rapport à l'année précédente. Les embouteillages provoquent des coûts élevés, car les retards nuisent à l'efficacité. «Lorsque nos collaboratrices et collaborateurs sont bloqués dans les embouteillages, ils ne peuvent

pas effectuer leur travail. Rien que sur les routes nationales, les goulets d'étranglement coûtent aujourd'hui 1,2 milliard de francs environ par an et même 3 milliards si l'on considère l'ensemble du réseau routier. Nous devons donc de toute urgence les éliminer de manière ciblée», s'est dite convaincue Diana Gutjahr. L'exemple du Gubrist le montre: au cours du semestre qui a suivi l'ouverture du troisième tube du tunnel, le trafic a diminué jusqu'à 20% sur les parties du réseau routier en aval, typiquement considérées comme des itinéraires de rechange pour le Gubrist. «Pour nos PME, les embouteillages sur les routes nationales sont particulièrement dommageables: car nous ne pouvons pas, par exemple, passer tout simplement au transport de marchandises par rail, tout comme nous pouvons moins bien qu'une grande entreprise répercuter les coûts qui en résultent.»

Les embouteillages, un double risque pour la sécurité

«Pour les équipes de secours, le temps est crucial», a relevé le commandant des sapeurs-pompiers professionnels Martin Karrer. Des secours bloqués dans les embouteillages perdent des minutes supplémentaires qui peuvent faire la différence entre la vie et la mort. Sur des routes encombrées, il est difficile pour les usagers de former un couloir de secours suffisamment large. «Les goulets d'étranglement, où des bouchons se forment déjà souvent sans accident, représentent un double risque pour la sécurité: d'une part, ils entravent le passage des équipes de secours; d'autre part, c'est précisément sur les tronçons embouteillés que se produisent un nombre d'accidents supérieur à la moyenne», a souligné Martin Karrer. L'élimination des goulets d'étranglement, en témoigne le troisième tube du tunnel du Gubrist, peut réduire le risque d'accident de 75%. Le risque d'accident sur les routes nationales est relativement faible par rapport au reste du réseau de transport. «Bien que les routes nationales absorbent 41% de l'ensemble du trafic routier et 74% du trafic routier de marchandises, elles n'enregistrent que 14% des accidents», a expliqué Martin Karrer. Pour des raisons de sécurité, il y a donc tout intérêt à ce que le trafic reste sur les routes nationales et ne se déplace pas vers les localités.

**Pour une Suisse
qui avance**

Renseignements complémentaires

Fabio Regazzi, conseiller aux États Le Centre, président usam, portable 079 253 12 74

Martin Candin, conseiller national Le Centre, portable 078 841 66 86

Christophe Reymond, directeur général Centre Patronal, portable 079 621 12 05

Peter Goetschi, président central TCS, portable 079 247 23 04

Diana Gutjahr, conseillère nationale UDC, portable 079 668 10 03

Martin Karrer, commandant sapeurs-pompiers professionnels, portable 079 350 34