

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 Candinas, 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

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

Intervention introductive de Fabio Regazzi, président de l'Union suisse des arts et métiers usam, conseiller aux États Le Centre / TI

Mesdames et Messieurs les représentantes et représentants des médias,

Je vous souhaite la bienvenue à notre conférence de presse. Le 24 novembre prochain, nous voterons sur un projet d'une importance cruciale visant éliminer les goulets d'étranglement sur les routes nationales. Ce projet n'est pas seulement soutenu par les groupes parlementaires bourgeois, par l'économie et par différents groupes d'intérêts, mais il est en fin de compte dans l'intérêt de tous les usagers.

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.

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 forme le réseau de transport de la Suisse. Cet 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. Pensez à la vignette autoroutière, à l'impôt sur les véhicules automobiles ou encore à la surtaxe sur les huiles minérales que nous payons à la pompe.

Pour la Confédération, l'entretien et l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales sont des sujets récurrents. Le projet sur lequel nous voterons en novembre fait partie du programme de développement stratégique des routes nationales ou plus simplement PRODES des routes nationales.

En septembre dernier, le Parlement a largement approuvé cinq projets proposés par le Conseil fédéral pour éliminer des goulets d'étranglement et en a ajouté un autre concernant la Suisse romande. Il s'agit en l'occurrence des projets Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, tunnel du Rosenberg à Saint-Gall, tunnel du Rhin à Bâle et tunnel de Fäsenstaub à Schaffhouse. En Suisse romande, l'élimination des goulets d'étranglement entre Genève et Nyon est en cours de planification.

Nous parlons donc ici de six projets, dont la moitié sont des projets de tunnel. Des projets qui prennent particulièrement peu de place et améliorent la qualité de vie des riverains.

**Pour une Suisse
qui avance**

Mesdames et Messieurs, nous profitons tous d'un système de routes nationales performant. Les personnes habitant à proximité des nœuds routiers, qui sont épargnées par le trafic d'évitement; les pendulaires, qui ne perdent pas de temps de travail dans les embouteillages; nos PME, qui peuvent travailler de manière optimale parce que livrées à temps, et nous tous, qui bénéficions de commerces réapprovisionnés en permanence.

J'ai maintenant le plaisir de passer la parole aux membres de notre comité. Vont ainsi s'exprimer mon collègue parlementaire, le conseiller national Martin Candinas, qui est aussi membre de la Commission des transports et des télécommunications; le directeur général du Centre Patronal Christophe Reymond, représentant de la Suisse romande; le président central du Touring Club Suisse Peter Goetschi; ma collègue parlementaire, la conseillère nationale et cheffe d'entreprise Diana Gutjahr, et le commandant des sapeurs-pompiers professionnels Martin Karrer, en tant que représentant du domaine de la sécurité.

Martin, tu as la parole.

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

Intervention de Martin Candinas, conseiller national Le Centre / GR

Mesdames et Messieurs les représentantes et représentants des médias,

Je ne peux qu'approuver les propos du président de l'usam. Le réseau de transport a besoin des deux: du rail et de la route. Les routes nationales sont une pièce absolument centrale du puzzle que constitue le réseau de transport suisse. Tant le transport de personnes que le transport de marchandises en sont largement tributaires. En ma qualité de 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 attractives. Comme pour l'aménagement ferroviaire, j'ai donc soutenu les étapes d'aménagement prévues pour le réseau des routes nationales.

En Suisse, nous avons besoin de bonnes infrastructures de mobilité, tant pour les transports publics que pour le transport individuel. C'est la raison pour laquelle j'ai soutenu, à l'époque, la création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA et que je fais de même aujourd'hui en ce qui concerne l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales. Des infrastructures de transport compétitives sont indispensables pour garantir le bon fonctionnement de notre société et le succès de l'économie suisse. Pour cela, il est essentiel que le réseau ferroviaire et le réseau routier soient entretenus de manière appropriée et développés là où nécessaire. 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.

**Pour une Suisse
qui avance**

À l'inverse, les transports publics devront jouer un rôle accru dans notre mobilité future, précisément dans l'intérêt des automobilistes. Le potentiel est particulièrement grand dans le trafic de loisirs notamment, responsable de près de la moitié de nos déplacements. Il est donc d'autant plus important que l'offre de transports publics puisse suivre la croissance démographique et économique et qu'en parallèle des offres supplémentaires permettent aux transports publics de gagner de nouveaux clients. Il s'agit là d'une autre mesure nécessaire pour désengorger durablement l'ensemble du réseau routier et éviter ainsi des embouteillages.

24 nov. 2024

OUI Assurer le futur des
routes nationales

Nyon-Le Vengeron : une autoroute en souffrance

Intervention Christoph Reymond, Directeur général Centre Patronal

La nouvelle étape d'aménagement autoroutière est absolument nécessaire pour adapter les infrastructures à la croissance des besoins de la Suisse. 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 '23). Pour Vaud comme Genève, ce projet n'est en réalité qu'une simple mise à niveau et non un développement.

L'objet sur lequel les Suisses voteront en novembre vise à adapter l'offre aux besoins en mobilité de la population et non l'inverse, ce qui serait beaucoup plus coûteux pour la société ! En outre, il ne s'agit pas d'augmenter les capacités tous azimuts, mais d'élargir de manière raisonnée, uniquement sur les tronçons congestionnés proches des grandes villes. **Les maîtres mots sont ici la proportionnalité et l'économicité.**

Face à l'augmentation constante du trafic, la Confédération a adopté plusieurs mesures techniques pour préserver la fonctionnalité des routes nationales, sans procéder à des travaux d'extension de capacité. Toutefois, **ces mesures techniques atteignent leurs limites, en particulier dans les zones en forte croissance démographique et économique, telles que l'Arc lémanique.** A cet égard, les chiffres des heures passées dans les bouchons en Suisse (50'000 en 2023 !) sont clairs et devraient nous interpeller.

C'est la raison pour laquelle les Chambres et le Conseil fédéral ont décidé l'élargissement de 2x2 à 2x3 voies de l'autoroute A1 entre Nyon et Le Vengeron (GE). Au fil des ans, ce tronçon situé au bord du Léman est devenu une « zone rouge » du réseau autoroutier suisse. En effet, les infrastructures routières n'y ont pas du tout suivi l'évolution des besoins. Rappelons que l'autoroute A1 entre Lausanne-Genève a été planifiée dans les années 1950. Depuis son inauguration en 1964, elle n'a guère évolué, alors même que la population de la région a fortement augmenté. La population du canton de Vaud a ainsi doublé ! **Quant à la région de Nyon, elle a vu sa population plus que tripler en passant de 29'000 à 107'000 habitants (+270 % !). En Suisse, très peu de territoires ont connu une pareille croissance.**

Les besoins en mobilité ont donc beaucoup augmenté dans la région lémanique et, désormais, le tronçon **Nyon-Le Vengeron ne répond plus du tout à la demande. En réalité, il risque même une saturation totale. 90'000 véhicules y circulent chaque jour, alors que l'A1 entre Lausanne et Genève n'était prévue que pour 20'000 véhicules.** Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), l'axe Nyon-Genève est l'un des plus saturés de Suisse. Il atteint même le niveau 3/3, soit autant que plusieurs axes zurichois. De plus, les prévisions démographiques annoncent la poursuite des dynamiques démographiques actuelles. Il faut donc s'attendre à une nouvelle augmentation du trafic dans les prochaines années.

**Pour une Suisse
qui avance**

Davantage de bouchons sur les autoroutes signifie aussi plus de trafic sur les routes cantonales et communales. Les villages vaudois et genevois situés le long de l'autoroute absorbent déjà un surplus de trafic lorsque l'A1 est congestionnée. Sans élargissement, cette situation risque de se dégrader. On peut craindre une hausse du nombre d'accidents en particulier avec les piétons et les cyclistes car les routes cantonales communales situées le long du Léman sont étroites et inadaptées au trafic de masse. **Maintenir le trafic de transit sur une autoroute adaptée constitue donc l'un des principaux arguments en faveur de l'élargissement du tronçon Nyon-Le Vengeron.**

En conclusion, l'action entreprise par les autorités fédérales entre Nyon et Le Vengeron est cruciale. Il faut être clair. Si cet objet est refusé en novembre prochain, 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.** Les consommateurs seront aussi touchés. En effet, ceux-ci paieront leurs produits relativement plus chers, en raison de coûts de transport plus élevés. L'objet sur lequel nous voterons le 24 novembre nous concerne donc tous et nous devons voter un grand OUI !

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

Intervention de Peter Goetschi, président central du Touring Club Suisse

Mesdames et Messieurs les Journalistes,

Mesdames et Messieurs,

Dans l'intérêt de ses 1,6 million de membres, le TCS soutient lui aussi avec force l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales qui est un investissement ciblé dans notre réseau autoroutier.

Notre mobilité se compose d'une grande diversité de moyens de locomotion qui nous permettent de nous mouvoir dans l'air, sur l'eau et surtout sur la terre ferme. Ces éléments d'un vaste puzzle doivent s'imbriquer les uns dans les autres – le rail et la route, les transports publics, la mobilité douce et le trafic motorisé individuel – pour former un système de transport global efficace sur lequel se fonde ou plutôt roule la prospérité et la qualité de la vie de la Suisse.

Voici quelques chiffres qui illustrent parfaitement la nécessité de tous les éléments du puzzle pour une mobilité efficace:

en l'an 2022, 122 milliards de personnes-kilomètres ont été effectués dans les transports terrestres. 84 pour-cent de cette distance considérable ont été franchis sur la route – par les TIM, les TP et la mobilité douce. La part du rail était de 16 pour-cent.

les transports de marchandises ont atteint cette même année environ 28 milliards de véhicules-kilomètres, soit 62% pour la route et 38% pour le rail.

Bref : nous avons besoin du rail et de la route!

Du côté de l'infrastructure routière les autoroutes constituent un élément indispensable du puzzle – et cela pour une bonne raison: si les routes cantonales et communales forment les affluents petits à moyens, les autoroutes constituent la rivière principale qui absorbe, canalise et redistribue la majeure partie du trafic. Les autoroutes sont donc une des infrastructures de transport les plus efficaces, voire la plus efficace de notre pays.

L'efficacité du réseau des routes nationales est notamment révélée par le rapport entre sa longueur et le volume de trafic qu'il absorbe. Alors que les routes nationales constituent près de 3 pour-cent de la totalité du réseau routier suisse, elles absorbent et canalisent 45 pour-cent de tous les personnes-kilomètres effectués. Quant aux transports routiers de marchandises, ils passent à raison 70 pour-cent par les routes nationales.

**Pour une Suisse
qui avance**

Il s'agit donc de veiller à ce que cette pièce du puzzle reste performante. Les goulets d'étranglement provoquent des bouchons qui accroissent le risque d'accident. Une infrastructure performante améliore la fluidité du trafic et, partant, la sécurité routière pour tous les usagers de la route. Le contournement nord de la ville de Zurich en est un bon exemple: son aménagement a entraîné une baisse de près de 75% des accidents.

Autre effet heureux: le réseau routier voisin est déchargé, car le trafic d'évitement par les villes et les villages diminue. Il en résulte non seulement une plus grande sécurité routière à l'intérieur des localités, mais aussi une baisse des nuisances dues au bruit et aux gaz d'échappement dans les villes et les villages grâce à la concentration du trafic sur les axes routiers aménagés à cet effet.

Enfin, il faut souligner que le développement de notre réseau routier se fait en fonction des besoins et de manière ciblée. L'étape d'aménagement 2023 comporte six projets sur des tronçons autoroutiers particulièrement chargés. On y trouve trois tunnels, si bien que les besoins de nouvelles surfaces sont très limités. Au total 8 hectares de surface d'assolement sont utilisés, soit l'équivalent d'environ 11 terrains de football. Cette surface sera totalement compensée en faveur de l'agriculture.

Comme l'a souligné Monsieur le Conseiller aux Etats Regazzi, le financement du projet est garanti. Les moyens financiers nécessaires sont réunis par les usagers de la route conformément au principe "de la route pour la route". Approuvé par le peuple suisse en 2014 et 2017 par l'acceptation du FORTA et du FIF, ce principe a fait ses preuves. Ni la caisse générale de la Confédération, ni les contribuables ne subissent une charge supplémentaire.

Conclusion:

L'étape d'aménagement 2023 est un investissement très important dans un élément indispensable du puzzle que constitue la mobilité générale: les autoroutes. Notre réseau des routes nationales est extrêmement efficace et sûr et il contribue à protéger les villes et les villages contre un trafic excessif et des atteintes à l'environnement.

Pour que nous puissions en Suisse continuer à nous fier à une infrastructure de mobilité performante, le TCS soutient l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales. Il est donc important de déposer un OUI dans l'urne le 24 novembre.

24 nov. 2024
OUI Assurer le futur des routes nationales

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

Intervention de Diana Gutjahr, cheffe de PME, conseillère nationale UDC / TG

Mesdames et Messieurs les représentantes et représentants des médias,

J'ai été annoncée comme cheffe de PME et conseillère nationale, ce qui bien sûr est juste. Mais je suis aussi là devant vous 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. Mesdames et Messieurs, nous devons en être conscients: 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, nous avons enregistré plus de 48 800 heures d'embouteillage, soit une augmentation de 22,4% par rapport à l'année précédente. Ces chiffres prouvent de manière éclatante que le réseau des routes nationales atteint ses limites. 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 quelque 1,2 milliard de francs 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.

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. Je suis convaincue que l'élimination des goulets d'étranglement au niveau des tunnels dans les cantons voisins de Schaffhouse et de Saint-Gall entraînera aussi une réduction sensible du trafic d'évitement. Dans mon canton d'origine, en Thurgovie, la planification d'un projet visant à délester les localités du trafic de transit est également en cours. Le PRODES est donc un programme à long terme qui se déroule en différentes phases, qui comprend aussi des possibilités de réalisations futures et qui, en fin de compte, profite à toute la Suisse.

Les embouteillages ont des effets néfastes sur toute la Suisse. Ils génèrent des coûts élevés, car les retards nuisent à l'efficacité. Comme déjà dit, des collaboratrices et collaborateurs bloqués dans les embouteillages ne

**Pour une Suisse
qui avance**

peuvent pas effectuer leur travail et manquent là où on a besoin d'eux, sur les chantiers ou au domicile de clients. Les retards dans les chaînes d'approvisionnement renchérissent les produits, voire empêchent l'exécution de commandes.

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. De même, la distribution fine après le transport ferroviaire n'est toujours pas résolue et présente de grands défis.

C'est pourquoi, en tant que cheffe d'entreprise et représentante de PME, j'approuve et je soutiens pleinement le PRODES des routes nationales et donc une infrastructure viable à long terme. Des routes sûres = des citoyens satisfaits, alors avançons ensemble!

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

Intervention de Martin Karrer, commandant des sapeurs-pompiers professionnels, député au Grand Conseil / BL

Mesdames et Messieurs les représentantes et représentants des médias,

Pour les équipes de secours, le temps est crucial. Lors du sauvetage de blessés graves s'applique le concept dit de l'heure d'or. Des études ont montré que les chances de survie des victimes sont optimales si elles sont traitées à l'hôpital dans l'heure qui suit l'accident. Ce temps peut aussi être plus long ou nettement plus court suivant la blessure. Une heure peut sembler une durée plutôt longue. Mais il faut savoir qu'elle est calculée à partir du moment où la victime est grièvement blessée. L'identification de l'urgence, l'alerte des secours et l'arrivée de ces derniers sur les lieux de l'accident peuvent vite prendre plus de 20 minutes. 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 véhicules des pompiers, qui sont en général également appelés sur les lieux de l'accident, sont très larges. Les usagers de la route ont tendance à l'oublier. En particulier lorsqu'ils ont déjà vu passer la voiture de police et l'ambulance.

Les goulets d'étranglement, où des embouteillages se forment déjà souvent sans accident, représentent un double risque pour la sécurité: d'une part, ils entravent le passage des équipes de secours, comme nous venons de le voir; d'autre part, c'est précisément sur les tronçons embouteillés que se produisent un nombre d'accidents supérieur à la moyenne. L'exemple du Gubrist le montre: l'élimination des goulets d'étranglement peut améliorer la sécurité. Le troisième tube du tunnel a réduit le risque d'accident de 75%.

Or, 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 en effet que 14% des accidents. Pour des raisons de sécurité, nous avons donc tout intérêt à ce que le trafic reste sur les routes nationales et ne se déplace pas vers les localités. Le trafic d'évitement n'est pas seulement dangereux pour les riverains, il entrave également les forces d'intervention. À l'intérieur des localités, les pompiers doivent être sur place dans les 10 minutes suivant l'alerte. Cela est de plus

**Pour une Suisse
qui avance**

en plus difficile en de nombreux endroits. Les mesures de modération du trafic entraînent en général un rétrécissement encore plus important de la chaussée, ce qui rend notre passage encore plus difficile. Si l'on ajoute à cela le trafic d'évitement, respecter le délai de déplacement vers le lieu d'intervention constitue un énorme défi pour nos équipes de secours.

Comme vous le voyez, Mesdames et Messieurs, l'élimination des goulets d'étranglement sur notre réseau routier est donc un investissement dans la sécurité de chacun d'entre nous.

**Für eine Schweiz,
die vorwärtskommt**



zusammen-vorwaertskommen.ch

JA

24. Nov. 2024
Sicherung der
Nationalstrassen

**Per una Svizzera
che avanza**



avanzare-insieme.ch

sì

24 nov. 2024
Garantire il futuro
delle strade nazionali

**Pour une Suisse
qui avance**



avancer-ensemble.ch

OUI

24 nov. 2024
Assurer le futur des
routes nationales