



Communiqué de presse
Berne, le 24 septembre 2024

Un oui à plus de sécurité, moins de goulets d'étranglement et moins de trafic d'évitement sur notre réseau routier

Le 24 novembre 2024, nous voterons sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales (PRODES). Le PRODES comprend six projets partiels qui éliminent les goulets d'étranglement et améliorent la fluidité du trafic sur les routes nationales. Si le trafic passe par les grands axes de circulation, cela peut soulager les villes et les communes, car elles seront ainsi les débarrassées du trafic d'évitement nuisible, et cela améliorera également la sécurité routière. Les routes nationales sont une pièce importante du puzzle pour assurer l'efficacité de l'ensemble du réseau de transport. Nous avons besoin des deux: du rail ET de la route! Le projet est donc dans l'intérêt de l'ensemble des usagers et des usagers de la route et bénéficie du soutien d'une large alliance réunissant des voix des milieux politiques, du monde des affaires et de la société civile.

«Ce projet de loi est d'une importance capitale. Pour la population, pour les pendulaires, pour les riverains, pour le trafic de loisirs et le tourisme et, de manière générale, pour l'ensemble de l'économie, ce qui inclut la logistique, les commerces et les PME», déclare Fabio Regazzi, conseiller aux États «Le Centre», en ouverture de la conférence de presse de l'alliance. Selon lui, un oui à ce projet, c'est un oui à la réduction des goulets d'étranglement sur les routes nationales et donc à la diminution des embouteillages et du trafic d'évitement nuisible. Il affirme que le projet bénéficie d'un très large soutien du Conseil fédéral et du Parlement, des partis et groupes parlementaires bourgeois ainsi que de l'ensemble de l'économie de notre pays. Et il ajoute que ce projet de loi est également un engagement en faveur de la mobilité.

Le rail et la route vont de pair

«Le réseau des routes nationales est une pièce du puzzle que constitue l'ensemble du réseau de transport. Tout s'imbrique, comme dans un grand puzzle. Tant le transport de personnes que le transport de marchandises dépendent de ces deux moyens de transport», déclare le conseiller aux États PLR Thierry Burkart. À titre d'exemple, il ajoute que nous prenons la voiture pour nous rendre à la gare, puis le train pour parcourir de longues distances, ou que les marchandises sont acheminées d'outre-mer par le train et transportées par camion jusqu'au supermarché ou à l'atelier. Opposer le rail et la route ne ferait que nuire à la situation. Thierry Burkart affirme que le transfert à grande échelle du trafic de la route vers le rail et inversement n'est pas du tout possible, car des goulets d'étranglement existent dans les deux systèmes.

Tout le monde paie le coût des embouteillages

«Les embouteillages sur nos routes sont néfastes pour l'économie et la société. Avec plus de 48 800 heures d'embouteillage rien que sur les routes nationales, l'OFROU fait état d'une augmentation de 22,4% pour l'année écoulée par rapport à l'année précédente», explique le député PLR Pascal Broulis. Selon lui, le temps, c'est de l'argent, et rien que pour les routes nationales, cela coûterait 1,2 milliard de francs par an. Des coûts qui seraient générés si la main-d'œuvre était bloquée dans les embouteillages, si des retards dans les chaînes d'approvisionnement augmentaient le prix des produits et si des commandes étaient annulées. «Et lorsque nous sommes bloqués dans les embouteillages, cela nous fait perdre du temps que nous pourrions mieux investir en le consacrant au travail, à notre famille ou aux loisirs pour nous détendre», explique Pascal Broulis.

L'ensemble du système de transport en profite

«Les projets n'interviennent que là où ils sont le plus nécessaires et là où ils peuvent apporter la plus grande valeur ajoutée. Et c'est là qu'il existe aujourd'hui de graves goulets d'étranglement», explique Mauro Poggia, conseiller aux États MCG. Comme par exemple en Suisse romande avec le projet entre Nyon et Genève, dont le nombre d'habitants a augmenté de 25 000 en 2023. Selon Mauro Poggia, pour le canton de Vaud comme pour Genève, ce projet n'est donc pas une évolution, mais bien plus une adaptation aux besoins de la société actuelle. Il ajoute que c'est également un bon exemple de la manière dont l'ensemble du système de transport en profite. En effet, ce projet permettrait non seulement d'éliminer le goulet d'étranglement sur la route nationale, mais aussi d'améliorer la circulation sur la route cantonale ainsi que l'efficacité des jonctions autoroutières.

Une augmentation de la sécurité déjà financée

«Nous tous, usagers de la route, contribuons par nos impôts à un réseau de routes nationales qui fonctionne bien», déclare le conseiller national UDC Thomas Hurter. Il explique que le financement de cet entretien se fait indépendamment du budget ordinaire de la Confédération par le biais de taxes telles que la vignette autoroutière, l'impôt sur les véhicules automobiles ou la surtaxe sur les huiles minérales. Ces taxes sont affectées à un but précis et ne peuvent être utilisées que pour les projets de routes nationales et les projets d'agglomération. Selon Thomas Hurter, le projet de tunnel de Fäsenstaub dans le canton de Schaffhouse est un bon exemple de regroupement du trafic en dehors, voire en dessous des zones habitées. Ce regroupement permettrait de désengorger les localités: il y aurait moins de trafic, moins d'émissions et la sécurité routière s'en trouverait améliorée.

Un besoin de surface réduit au minimum et entièrement compensé

La conseillère nationale UDC Katrin Riem souligne que les commerçants et les PME sont particulièrement touchés par les embouteillages. Selon elle, ils ne peuvent souvent pas répercuter les dépenses supplémentaires sur leurs clients et ces coûts restent donc à leur charge. En tant que commerçante, elle ne connaît que trop bien cette situation et sait qu'il est déjà urgent d'agir. Elle n'est cependant pas seulement commerçante: elle est aussi agricultrice et agronome, et nos terres cultivables et en particulier les surfaces d'assolement lui tiennent particulièrement à cœur. Elle sait que les routes ont besoin d'espace, mais affirme que grâce aux efforts des autorités compétentes et à la bonne collaboration avec les différentes parties prenantes, l'espace nécessaire a pu être réduit au minimum, c'est-à-dire à 1/3 de la surface totale requise. Et elle ajoute que le besoin en surface est entièrement compensé à l'aide des revalorisations. «On a pu en tirer le meilleur parti possible, et l'agriculture dépend aussi d'un réseau routier qui fonctionne bien», déclare Katja Riem.

L'environnement et la sécurité en profitent

«Lorsque nous parlons de trafic d'évitement, nous parlons aussi toujours de sécurité routière», déclare Elisabeth Schneider-Schneiter, conseillère nationale «Le Centre». Elle explique qu'au cours du semestre qui a suivi l'ouverture du troisième tube du tunnel du Gubrist, le trafic a diminué de jusqu'à 20% sur les parties du réseau routier en aval considérées comme des itinéraires d'évitement typiques pour le Gubrist. Cela signifie moins d'embouteillages, moins de collisions arrière, moins de risques pour les piétons et les cyclistes et un meilleur passage pour les équipes de secours. Elisabeth Schneider-Schneiter ajoute que le troisième tunnel a également permis de réduire de 75% le nombre d'accidents sur l'autoroute. Selon elle, les embouteillages ne sont pas seulement un risque pour la sécurité; ils ont aussi un impact sur l'environnement, car la circulation en accordéon émet beaucoup plus de gaz d'échappement que la circulation normale.

Pour tout renseignement complémentaire:

Fabio Regazzi, conseiller aux États Le Centre (TI), portable 079 253 12 74

Thierry Burkart, , conseiller aux États PLR (AG), portable 079 828 55 81

Pascal Broulis, conseiller aux États PLR (VD), portable 079 435 01 78

Mauro Poggia, conseiller aux États MCG (GE), portable 079 595 55 55

Thomas Hurter, conseiller national UDC (SH), portable 079 634 51 79

Katja Riem, conseillère nationale UDC (BE), portable 079 775 74 55

Elisabeth Schneider-Schneiter, conseillère nationale Le Centre (BL), portable 079 702 86 64

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

Discours d'ouverture de Fabio Regazzi, président de l'Union suisse des arts et métiers usam, conseiller aux États «Le Centre»/TI

Mesdames et Messieurs, chers représentants des médias,

Je vous souhaite la bienvenue à notre conférence de presse. Le 24 novembre, soit dans deux mois jour pour jour, nous voterons sur le projet relatif aux routes nationales. Ce projet de loi est d'une importance capitale. Pour la population, pour les pendulaires, pour les riverains, pour le trafic de loisirs et le tourisme et, de manière générale, pour l'ensemble de l'économie, ce qui inclut la logistique, les commerces et les PME. En tant que président de l'Union suisse des arts et métiers, je tiens à souligner tout particulièrement ce dernier point.

Le 24 novembre, nous dirons oui à moins de goulets d'étranglement sur les routes nationales et donc à moins d'embouteillages et de trafic d'évitement nuisible. Le projet relatif aux routes nationales bénéficie d'un très large soutien du Conseil fédéral et du Parlement, des partis et groupes parlementaires bourgeois ainsi que de l'ensemble de l'économie de notre pays.

Le 24 novembre, nous voterons également sur notre relation et notre engagement vis-à-vis de la mobilité:

- La mobilité, ce n'est pas seulement le mouvement; c'est aussi le fondement d'une société dynamique et interconnectée.
- La mobilité est la clé de la liberté et du progrès.
- Elle relie les gens et les cultures.
- Elle ouvre des portes vers le travail, la formation et l'épanouissement personnel.
- La mobilité nous rapproche et contribue à la prospérité sociale et économique.

Pour la Confédération également, la mobilité et nos infrastructures de transport constituent une tâche centrale absolument essentielle. Dans le projet relatif aux routes nationales, il s'agit d'une part pour la Confédération de rénover et d'entretenir ces routes afin qu'elles répondent aux exigences actuelles en matière de sécurité. D'autre part, elle souhaite éliminer les goulets d'étranglement de grande ampleur qui affectent le réseau et provoquent de nombreux embouteillages, ainsi que les conséquences négatives qui en découlent.

Cette suppression des goulets d'étranglement se fait en fonction des besoins, est orientée vers l'avenir et contribue à développer un pilier central du réseau de transport suisse. Le projet fait partie du «Programme de développement stratégique des routes nationales», en abrégé PRODES, créé à cet effet. Celui-ci est planifié par cycles de quatre ans et soumis à chaque fois au Parlement.

Il y a un an, le Parlement a largement approuvé cinq projets d'élimination des goulets d'étranglement proposés par le Conseil fédéral et a en outre adopté un sixième projet en Suisse romande. Il s'agit des projets Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, du tunnel de Rosenberg à Saint-Gall, du tunnel du Rhin à Bâle, du tunnel de Fäsenstaub à Schaffhouse et, en Suisse romande, de l'élimination des goulets d'étranglement entre Genève et Nyon. Pour ces projets, le Parlement a octroyé 5,3 milliards de francs sur quatre ans.

Trois projets sur six sont des projets de tunnel. Ils sont donc particulièrement respectueux: ils prennent moins de place, réduisent les émissions sonores et polluantes et préservent les terres agricoles. L'environnement en profite et la qualité de vie des riverains s'en trouve améliorée.

24 nov. 2024

Mesdames et Messieurs, le développement modéré des routes nationales nous sert donc à tous, à l'environnement et à l'économie. Il s'effectue en fonction des besoins et est orienté vers l'avenir. C'est l'investissement nécessaire pour un avenir durable et connecté!

J'ai maintenant le plaisir de passer la parole aux membres de mon comité. Il s'agit de mes collègues le conseiller aux États Thierry Burkart, le conseiller aux États Pascal Broulis, le conseiller aux États Mauro Poggia, le conseiller national Thomas Hurter, la conseillère nationale Katja Riem et la conseillère nationale Elisabeth Schneider-Schneiter. Thierry, tu as la parole.

24 nov. 2024

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

Intervention de Thierry Burkart, Conseiller aux États PLR

Mesdames et Messieurs, chers représentants des médias,

Le réseau des routes nationales est une pièce du puzzle que constitue l'ensemble du réseau de transport. Tant le transport de personnes que le transport de marchandises dépendent de ces deux moyens de transport. Nous nous rendons à la gare en voiture, prenons le train pour les longs trajets, puis nous nous déplaçons en ville à vélo ou en trottinette électrique. Les produits utilisés au quotidien arrivent d'outre-mer par bateau, sont ensuite acheminés par le train, et enfin transportés par camion jusqu'au supermarché ou à l'atelier. Tout s'imbrique, comme dans un grand puzzle. En Suisse, nous avons besoin de bonnes infrastructures de mobilité, tant pour les transports publics et individuels que pour le transport de marchandises. C'est la raison pour laquelle nous avons soutenu la création du FORTA au Parlement à l'époque. En effet, le FORTA constitue une source de financement solide pour nos routes nationales. Et c'est pour la même raison que je soutiens désormais l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales. Des infrastructures de transport compétitives sont indispensables au bon fonctionnement de notre société et au succès de l'économie suisse. Pour cela, il est essentiel d'entretenir le réseau ferroviaire et le réseau routier en fonction des besoins et d'éliminer les goulets d'étranglement gênants. Le Parlement discute actuellement des adaptations à apporter aux étapes d'extension du réseau ferroviaire déjà décidées et le projet bénéficie d'un large soutien. Il est donc logique que la garantie de l'infrastructure des routes nationales et les projets d'élimination des goulets d'étranglement puissent également être planifiés et mis en œuvre à long terme. Le Parlement a déjà confirmé sa volonté d'agir à ce sujet et a adopté le paquet de mesures correspondant à l'automne dernier. C'est maintenant à nous de soutenir l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales, et de faire ainsi progresser la sécurisation systématique de l'ensemble du système de transport.

Je l'ai déjà dit, tous les modes de transport sont nécessaires pour que nous puissions continuer à avancer. La route et le rail, en particulier, sont des modes de transport importants; ils sont les piliers de notre mobilité. Par conséquent, opposer le rail et la route ne peut être que néfaste. L'expérience nous a montré que la route et le rail sont tous les deux indispensables. En observant l'utilisation actuelle de l'infrastructure de transport, nous nous rendons vite compte qu'un transfert à grande échelle – c'est-à-dire un trafic entièrement assuré par le rail, ou un trafic entièrement assuré par la route – n'est absolument pas possible. Aucun de ces deux modes de transport ne pourrait absorber les capacités de l'autre. En effet, des goulets d'étranglement existent dans les deux systèmes: embouteillages sur les routes et trains engorgés. Ces deux problèmes entraînent des retards qui sont gênants et coûteux. Et les goulets d'étranglement entraînent également un trafic d'évitement nuisible et dangereux. Mesdames et Messieurs, nous voulons absolument remédier à ces goulets d'étranglement, et à toutes les conséquences négatives qu'ils impliquent. Un trafic fluide et sans entrave nous apporte plus de fiabilité, plus de ponctualité et plus de sécurité, il réduit la pollution de notre environnement et de notre société, et améliore ainsi notre qualité de vie à tous.

24 nov. 2024

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

Intervention de Pascal Broulis, Conseiller aux États PLR

Mesdames et Messieurs, chers représentants des médias,

Les autoroutes nationales sont des connexions importantes entre les villes et les régions de la Suisse. Elles permettent un transport facile et rapide des marchandises et des personnes d'un point A à un point B. Les routes nationales desservent également les régions les plus reculées et garantissent ainsi la cohésion de la Suisse. Car ce n'est qu'ensemble que nous pouvons aller de l'avant.

En tant que partisans du PRODES des routes nationales et donc de l'élimination des goulets d'étranglement, nous considérons le PRODES comme une pièce importante du puzzle dans l'ensemble du système de transport. Les routes nationales constituent l'artère vitale de la société, mais également de l'économie. Elles transportent 45% des personnes et une part tout aussi importante des marchandises en Suisse. Et ce, bien qu'elles ne représentent que 2,7% des routes. Bien évidemment, les routes nationales ne sont pas en mesure, à elles seules, d'absorber tout le trafic du pays. Pour la «distribution fine», nous avons besoin des autres routes, mais aussi des autres modes de transport: le train, le bateau, le bus et le tram, l'avion, le vélo, etc. Toutes ces pièces de puzzle forment ensemble l'image globale du réseau de transport suisse. Ces moyens de transport sont interdépendants et fonctionnent ensemble: ils s'emboîtent comme des pièces de puzzle et permettent ainsi à la mobilité de fonctionner de manière optimale.

Comme je l'ai dit, les routes nationales constituent une pièce de puzzle importante qui permet de garantir le bon fonctionnement du réseau de transport suisse. Leur tâche est toutefois entravée par les goulets d'étranglement et les embouteillages. Les embouteillages sur nos routes sont néfastes pour l'économie et la société. Et ils coûtent cher. Avec plus de 48 800 heures d'embouteillage sur les seules routes nationales, l'OFROU a enregistré l'an dernier une hausse de 22,4% par rapport à l'année précédente. La tendance est également à la hausse pour l'avenir, car la demande de mobilité ne faiblit pas. Ces chiffres démontrent clairement que le réseau des routes nationales atteint de plus en plus ses limites. À cet égard, les chiffres des heures passées dans les embouteillages en Suisse parlent d'eux-mêmes et devraient nous interpeller.

Les embouteillages pèsent sur toute la Suisse. Ils entraînent des retards. Et comme tout le monde le sait, le temps, c'est de l'argent. Le temps perdu dans les embouteillages représente donc un coût élevé, qui s'élève à 1,2 milliard de francs par an pour les seules routes nationales. Et nous supportons tous ces coûts: si les travailleurs sont bloqués dans les embouteillages, ils ne peuvent pas faire leur travail et manquent là où on a besoin d'eux, c'est-à-dire sur le chantier ou au domicile du client. Les retards dans les chaînes d'approvisionnement augmentent le coût des produits ou empêchent même l'exécution des commandes. Et si chacune et chacun d'entre nous est coincé dans les embouteillages, nous perdons ainsi du temps que nous pourrions mieux investir: au travail, avec la famille, ou pendant les loisirs pour nous détendre. Mesdames et Messieurs, nous ne pouvons tolérer cela! C'est pourquoi il faut un oui clair dans les urnes le 24 novembre pour assurer la sécurité des routes nationales.

24 nov. 2024

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

Intervention de Mauro Poggia, conseiller aux États MCG

Mesdames et Messieurs, chers représentants des médias,

Les temps changent. Nos besoins, de même que nos exigences en matière de mobilité, ne sont plus les mêmes qu'il y a 60 ans, lorsque les routes nationales ont été construites. C'est pourquoi les projets sur lesquels nous voterons le 24 novembre sont absolument nécessaires pour adapter l'infrastructure à l'évolution des besoins de la Suisse. C'est la seule façon pour elle de rester en phase avec son temps. C'est particulièrement vrai pour la région Vaud-Genève, qui connaît une croissance démographique bien plus forte que le reste du pays. Concrètement, nous avons eu une augmentation de 25 000 habitants en 2023. Tant pour le canton de Vaud que pour Genève, ce projet ne constitue donc pas une évolution, mais bien plus une adaptation aux besoins de la société actuelle.

L'exemple de ce projet nous montre également que l'on ne construit pas ici des routes «à titre préventif». En effet, ce serait un gaspillage de ressources et de capacités. Bien au contraire: les projets n'interviennent que là où le besoin est le plus urgent et où ils peuvent apporter la plus grande valeur ajoutée. Et c'est là qu'il y a aujourd'hui de graves goulets d'étranglement. Ainsi, on n'investit raisonnablement que dans les tronçons situés à proximité des agglomérations, qui sont aujourd'hui nettement surchargés.

Le projet en Suisse romande entre Nyon et Genève est en outre un bon exemple qui démontre que lorsqu'un goulet d'étranglement est supprimé sur une route nationale, c'est tout le système de transport qui en profite. En effet, outre l'élimination du goulet d'étranglement sur la route nationale, le projet permettra d'améliorer la circulation sur la route cantonale ainsi que l'efficacité des jonctions autoroutières.

Des voies de bus seront également mises en place pour répondre aux besoins des transports publics régionaux. Des pistes cyclables séparées sont également prévues pour améliorer la sécurité des cyclistes. Le projet est donc parfaitement coordonné avec les autres modes de transport, dans l'esprit du puzzle que constitue notre système de transport.

L'exemple du projet Le Vengeron – Coppet – Nyon montre que les projets de routes nationales ne sont jamais considérés de manière isolée. Dans leur planification, ils sont soigneusement coordonnés avec les projets de transport dans les agglomérations – projets de transports publics, de circulation piétonne et cycliste – mais aussi avec les projets d'infrastructure ferroviaire. Par ailleurs, ils sont également alignés avec d'autres stratégies de la Confédération, par exemple en ce qui concerne l'utilisation des sols ou la biodiversité. Cela permet de garantir que les projets de routes nationales n'entrent pas en conflit avec d'autres développements tout aussi importants et nécessaires. On s'assure ainsi que la pièce de puzzle «route nationale» s'intègre parfaitement dans le puzzle «réseau de transport suisse».

24 nov. 2024

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

Intervention de Thomas Hurter, conseiller national UDC

Mesdames et Messieurs, chers représentants des médias,

Nous tous, usagers de la route, contribuons par nos impôts à un réseau de routes nationales qui fonctionne bien. Le financement de cet entretien est indépendant du budget ordinaire de la Confédération. Pour les routes nationales, les moyens 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. Toutes ces taxes sont versées dans un pot de financement séparé et sont affectées à un but précis. Autrement dit, elles ne peuvent être utilisées que pour les projets de routes nationales et les projets d'agglomération, rien d'autre.

Pour la Confédération, l'entretien et l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales sont des sujets récurrents. Avec sa planification continue, la Confédération évalue tous les quatre ans le réseau existant ainsi que les projets visant à l'améliorer. En tant que pièce du puzzle, le réseau de routes nationales est très important pour l'infrastructure de transport suisse, car il est très efficace. En 2022, 122 milliards de personnes-kilomètres ont été parcourus dans le transport terrestre en Suisse. 84% de cette distance considérable a été parcourue sur la route: trafic individuel motorisé (TIM), transports publics (TP) et mobilité douce, c'est-à-dire à pied et à vélo. Sur l'ensemble des kilomètres parcourus sur la route, les routes nationales représentaient un peu plus de 45%. Et environ 16% des kilomètres ont été parcourus sur le rail. La même année, les prestations de transport dans le domaine du fret se sont élevées à environ 28 milliards de véhicules-kilomètres, avec une répartition de 62% sur la route et de 38% sur le rail. Ici aussi, les routes nationales sont les routes les plus utilisées. Elles représentent 73% des transports routiers de marchandises. Ces pourcentages sont d'autant plus impressionnants quand on sait que les routes nationales ne représentent que 2,7% des routes en Suisse. Elles occupent très peu de place, mais elles sont très performantes!

Certes, le réseau routier ne se compose pas uniquement d'autoroutes. Mais quand il y a des bouchons sur les autoroutes, c'est tout le réseau qui est touché. Il en résulte un trafic d'évitement nuisible et dangereux. Cela signifie que lorsqu'il y a des embouteillages sur l'autoroute, beaucoup de personnes choisissent une autre voie pour y échapper. Ces personnes traversent alors les localités, les villages et les villes, ce qui augmente le volume de circulation dans ces endroits. Cela a diverses conséquences: des centres-villes engorgés, une circulation difficile pour les cyclistes et les piétons, plus de risques d'accident pour ces derniers, etc. L'objectif des six projets d'élimination des goulets d'étranglement est d'éviter ce trafic d'évitement et ses effets négatifs. En effet, si le trafic peut s'écouler sur les axes principaux, c'est-à-dire sur les routes nationales, il n'y a plus de raison d'emprunter l'itinéraire qui traverse les localités. Le projet de tunnel de Fäsenstaub dans mon canton d'origine, Schaffhouse, est un bon exemple de regroupement du trafic en dehors / voire en dessous des zones habitées. Ce regroupement permet de désengorger les localités: il y a moins de trafic, moins d'émissions et la sécurité routière est améliorée. L'élimination des goulets d'étranglement contribue donc aussi largement à la sécurité de chacun d'entre nous.

24 nov. 2024

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

Intervention de Katja Riem, conseillère nationale UDC/BE

Mesdames, Messieurs, chers représentants des médias,

Qu'avez-vous fait ce matin? Vous aussi, vous avez quitté votre lit douillet, puis vous vous êtes préparé un café pour vous réveiller? C'est ce que j'ai fait en tout cas. Nous devons prendre conscience que notre lit douillet est en bois ou même en métal, qu'il a été soigneusement assemblé, transporté au magasin et ensuite déplacé jusqu'à notre appartement. Mais le lit n'est pas le seul à avoir voyagé: le café, la cafetière, la tasse et même le lait ont eux aussi été transportés par voie routière. Ainsi, même si vous êtes venus aujourd'hui en train et que vous ne possédez pas de voiture, vous avez déjà dû dépendre des routes nationales des dizaines de fois ce matin. Il est donc essentiel que nous entretenions et développions cette infrastructure extrêmement importante. Avec le PRODES, c'est possible!

Si nous ne le faisons pas, quelle en serait la conséquence? C'est très simple: il y aurait des embouteillages. Encore plus d'embouteillages que ce que nous devons déjà supporter aujourd'hui. Le pire dans les embouteillages – outre le fait qu'ils pèsent sur les nerfs – ce sont les coûts élevés dus à la perte de temps. Nos commerces et les PME sont particulièrement concernés. Souvent, ils ne peuvent pas répercuter les dépenses supplémentaires sur leurs clients; ces coûts restent donc à leur charge. En tant que commerçante, je ne connais que trop bien cette situation et je sais qu'il est déjà urgent d'agir.

Je ne suis toutefois pas seulement commerçante: je suis aussi agricultrice et agronome, et je tiens donc beaucoup à nos terres agricoles, et en particulier aux surfaces d'assolement. On ne peut pas tout enjoliver. C'est un fait: les nouvelles routes ont besoin d'espace. Grâce à l'engagement des autorités compétentes et à la bonne collaboration avec les différentes parties prenantes, l'espace nécessaire peut toutefois être réduit au minimum. L'utilisation supplémentaire des bandes d'arrêt d'urgence serait également un bon pas en avant dans ce domaine. Mais surtout, le besoin en surface d'assolement a pu être réduit à un minimum, soit 1/3 de la surface nécessaire, et est entièrement compensé à l'aide de revalorisations. On a pu en tirer le meilleur parti possible, et il faut reconnaître que l'agriculture dépend elle aussi d'un réseau routier qui fonctionne bien.

Et pour finir, j'aimerais vous faire part d'une découverte personnelle. Avez-vous déjà vu ce panneau sur l'A1, juste avant la sortie Wangen? Un panneau lumineux y indique si l'on peut poursuivre sa route plus rapidement en empruntant l'A1 en direction de Zurich ou si cela vaut la peine d'utiliser la route principale. Une indication pratique en minutes permet aux conducteurs de s'en rendre compte. Mais cela ne doit pas être la solution! Un transfert du trafic autoroutier vers les routes principales et secondaires ne ferait qu'accroître les dangers pour les enfants, les cyclistes ou même les piétons et surchargerait encore bien trop ce réseau routier.

Les choses sont claires: le PRODES est un projet bien élaboré, il offre de la sécurité et permet à cette précieuse infrastructure – dont nous dépendons tous – d'avoir un avenir raisonnable.

24 nov. 2024

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

Intervention d'Elisabeth Schneider-Schneiter, conseillère nationale «Le Centre»

Mesdames et Messieurs, chers représentants des médias,

Lorsque nous évoquons le trafic d'évitement, il est toujours aussi question de sécurité routière. Les expériences passées montrent que les deux sont liés. Des projets tels que le tunnel du Gubrist ont en effet entraîné une baisse mesurable du trafic d'évitement et une diminution des accidents. Au cours du semestre qui a suivi l'ouverture du troisième tube du tunnel, le trafic a diminué de jusqu'à 20% sur les parties du réseau routier en aval considérées comme des itinéraires d'évitement typiques pour le Gubrist. Je suis convaincue que l'élimination des goulets d'étranglement grâce au tunnel sous le Rhin à Bâle-Campagne entraînera également une réduction sensible du trafic d'évitement.

Nous devons aussi être conscients que le risque de collisions arrière augmente sur les routes très fréquentées. De plus, il est prouvé que lorsqu'il y a des embouteillages sur les routes nationales, cela entraîne un trafic d'évitement. Celui-ci entraîne également plus d'embouteillages dans les localités, et donc plus de collisions arrière dans les villages et les villes. Il faut y ajouter d'autres risques pour la sécurité, notamment pour les piétons et les cyclistes qui, contrairement à ce qui se passe sur l'autoroute, ne circulent pas séparément des autres véhicules. Un autre problème posé par les embouteillages et le trafic d'évitement est la gêne occasionnée aux équipes de secours. En cas d'embouteillage, il est difficile pour les ambulanciers et les pompiers de passer.

Tous ces risques pour la sécurité peuvent être facilement éliminés si l'on supprime les goulets d'étranglement sur les routes nationales. Ainsi, la circulation reprend sans entrave, loin des zones habitées. Cela améliore la sécurité et diminue les collisions arrière sur l'autoroute. Dans le cas du Gubrist, il y a 75% d'accidents en moins depuis l'ouverture du troisième tube du tunnel. Mais surtout, la sécurité routière augmente également dans les localités. Les enfants vont à l'école et rentrent chez eux en toute sécurité, et on peut aussi se déplacer en vélo en toute confiance.

Les embouteillages ne sont pas seulement un risque pour la sécurité; ils ont aussi un impact sur l'environnement. En effet, la circulation en accordéon émet beaucoup plus de gaz d'échappement que la circulation normale. Ces émissions peuvent être réduites si le trafic est fluidifié. Au final, cela améliore aussi la qualité de vie dans les localités concernées.

La fluidité du trafic est donc un atout important, pour la sécurité, pour l'environnement et pour l'attractivité des sites. Je souhaite ces améliorations pour l'ensemble du site de Bâle, et pour toute la Suisse.

24 nov. 2024