

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 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 usagères 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

24 nov. 2024

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