



Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 2 octobre 2024

C'est une erreur d'opposer la route et le rail

Des routes et des voies ferrées performantes sont un atout majeur pour notre pays. En diabolisant les infrastructures routières, les opposants remettent en question notre mobilité dans son ensemble et ignorent les décisions populaires antérieures. Le TCS s'engage pour la complémentarité des moyens de transport et soutiendra avec force le oui à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales le 24 novembre prochain.

Le TCS s'engage pour une mobilité librement choisie, dans laquelle la route et le rail se complètent judicieusement. C'est le seul moyen de répondre efficacement aux besoins actuels et futurs de notre mobilité. L'étape d'aménagement 2023 contribue à cette mobilité multimodale tournée vers l'avenir. Les six projets soumis en votation sont ciblés et permettent de désengorger des points névralgiques du réseau des routes nationales. Les projets réduisent les embouteillages, améliorent la sécurité et délestent les communes environnantes du trafic d'évitement.

Les fonds séparés et affectés ont été décidés par le peuple

Les opposants à l'étape d'aménagement ont clairement montré qu'ils n'étaient pas intéressés par une interaction constructive entre la route et le rail. Cela va à l'encontre de la volonté populaire, qui a approuvé à une large majorité le fonds d'infrastructure ferroviaire (2014) et le fonds pour les routes nationales (2017). Avec ces deux fonds affectés, la Suisse dispose d'instruments efficaces pour conserver le niveau élevé de qualité de nos infrastructures et les développer selon les besoins, sans que les citoyens ne doivent payer des impôts plus élevés ou de nouvelles taxes. Les opposants remettent en question ces acquis de ces dernières années et mettent ainsi en danger notre mobilité ainsi que notre prospérité.

Les 5,3 milliards de francs prévus pour l'étape d'aménagement 2023 proviennent entièrement du fonds pour les routes nationales, qui est alimenté par les usagers de la route. Lorsque les opposants argumentent que cet argent pourrait être utilisé à d'autres fins, cela est tout simplement contraire aux faits. Les recettes du fonds pour les routes nationales sont affectées à un usage précis. Il convient en outre de rappeler qu'une partie des fonds du FORTA est également affectée aux transports publics et à la mobilité douce.

Le rail et la route sont complémentaires et doivent être combinés entre eux

Pour le TCS, il est clair que toutes les formes de mobilité et toutes les infrastructures y relatives ont leur raison d'être. Les routes nationales y contribuent largement puisqu'elles représentent 45% des kilomètres parcourus par le trafic routier et 73% des kilomètres parcourus par le trafic lourd de marchandises, alors qu'elles ne représentent que 3% des routes.

Ces dernières années, des investissements massifs dans l'infrastructure ferroviaire ont également été décidés. Avec les étapes d'aménagement 2025, 2035 et le programme ZEB, la Confédération va investir plus de 27 milliards dans le rail, soit presque cinq fois plus que dans le projet Rail 2000 (5,4 milliards). C'est juste et important. Mais ce qui est tout aussi important, c'est qu'ils doivent s'accompagner d'investissements parallèles en faveur de la route, afin de répondre aux besoins de mobilité d'une population et d'une économie en forte croissance.

Le président central du TCS, Peter Goetschi, souligne donc : « Il est faux et dépassé d'opposer la route et le rail ; les deux sont nécessaires ! Dans les semaines à venir, le TCS s'engagera donc résolument en faveur de l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales ».

Contact

Marco Wölfli, porte-parole du TCS

Tél. 058 827 34 03 | 079 123 46 91 | marco.woelfli@tcs.ch

www.presetcs.ch, www.flickr.com



Touring Club Suisse – toujours à mes côtés.

Depuis sa fondation en 1896 à Genève, le Touring Club Suisse est au service de la population suisse. Il est synonyme de sécurité, durabilité et liberté de choix en matière de mobilité personnelle et il est actif tant au niveau politique que social. À travers ses 1900 collaborateurs et 23 Sections régionales, le plus grand club de la mobilité de Suisse propose un large éventail de prestations et services liés à la mobilité, l'assistance, la santé et les activités de loisirs à ses quelque 1,6 millions de membres. Une prestation d'assistance est fournie toutes les 70 secondes. Chaque année, 200 patrouilleurs accomplissent quelques 359'000 interventions de dépannage sur les routes suisses et permettent de reprendre la route immédiatement dans plus de 80 % des cas. La centrale d'assistance ETI effectue en moyenne 57'000 interventions, dont près de 3200 évaluations médicales et 1200 rapatriements par an. TCS Swiss Ambulance Rescue est le plus grand acteur privé dans le secteur des secours d'urgence et du transport sanitaire en Suisse avec 50 véhicules, 17 bases logistiques et plus de 35'000 interventions par année. Les centres de protection juridique traitent 42'000 affaires juridiques et fournissent près de 10'000 renseignements juridiques. Depuis 1908, le TCS s'engage pour la sécurité routière en Suisse en développant des outils pédagogiques, des campagnes de sensibilisation et de prévention, en testant les infrastructures de mobilité et en conseillant les autorités. Le TCS distribue chaque année près de 110'000 baudriers et 90'000 gilets aux enfants, afin que la mobilité des plus petits soit sécurisée. Les centres de conduite forment 42'000 participants par an, toutes catégories de véhicules confondues. Avec 33 campings et environ 950'000 de nuitées touristiques, le TCS est le leader du camping en Suisse. L'Académie de la mobilité du TCS étudie et projette les transformations dans le secteur des transports, comme la mobilité verticale par drone ou la mobilité partagée, par exemple avec le projet «carvelo» qui compte 400 vélos-cargo électriques et 40'000 utilisateurs. Le TCS est cosignataire de la feuille de route mobilité électrique 2025.