

Albert Rösti : on ne construit pas de réserves d'extension

En amont du **référendum** fixé au **24 novembre 2024** visant à **sécuriser** la fonctionnalité future de notre réseau de **routes nationales**, intitulé officiellement «Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales», notre ministre des Transports, le conseiller fédéral **Albert Rösti**, a répondu à quelques questions posées fréquemment sur des sujets en rapport avec le Programme de développement stratégique des routes nationales **PRODES**. ■ Par Carolin Kiefer

Dans le cadre du **PRODES**, des investissements à hauteur de **11,6 milliards de francs** sont prévus d'ici à 2030. Comment et où ces moyens sont-ils utilisés ?

Albert Rösti : Le Conseil fédéral utilise ces moyens en faveur des extensions nécessaires là où les besoins sont les plus urgents. D'ici à 2040, le trafic sur les routes nationales continuera d'augmenter, avant tout dans les grandes villes et les agglomérations.

L'échéance 2023 des réalisations du **PRODES** comporte des projets à hauteur d'environ 17,4 milliards, dont 5,8 milliards ont déjà été décidés de manière contraignante. Divers projets ont déjà été réalisés, tels que le contournement nord de Zurich avec le troisième tube du Gubrist et l'extension à six voies de l'A1 entre Härkingen et Wiggertal. Le contournement du Locle, par exemple, est en cours de réalisation. Et l'extension de l'A1 entre Luterbach et Härkingen va débuter cette année encore.

L'étape d'extension actuelle du **PRODES** comporte six projets importants dans tout le pays – pour environ 4,9 milliards de francs. Il faut y ajouter 300 millions pour la poursuite de la planification des projets futurs. Pour les régions de Berne, Bâle, Saint-Gall, Schaffhouse et le trajet entre Lausanne et Genève, ce sont des projets d'une grande importance. En outre, l'échéance 2040 englobe d'autres



projets pour un total de 6,7 milliards de francs, que le Conseil fédéral soumettra au Parlement avec les prochaines étapes d'extension.

Comment la Confédération entend-elle financer ces investissements ?

L'outil de financement est le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), les projets du **PRODES** sont financés en totalité par les

utilisateurs. Cela signifie que les moyens du **FORTA** proviennent majoritairement de la surtaxe sur les huiles minérales, de la vignette autoroutière et de l'impôt sur les véhicules automobiles. Le Conseil fédéral demande au Parlement de lui indiquer quels projets seront financés par les moyens du **FORTA**, et où et quand ils devront être réalisés. Le **FORTA** a été accepté par le peuple à 62 % et par tous les cantons en 2017.

«**LES ROUTES NATIONALES** CONSTITUENT LE PILIER DU TRAFIC ROUTIER. SUR ENVIRON **3 % DU RÉSEAU** COMPLET DE ROUTES SE DÉROULENT PLUS DE **40 % DU TRAFIC**.»

Le réseau des routes nationales fait partie de notre vaste infrastructure de transport. Selon vous, quel rôle joue-t-il dans l'ensemble du transport ?

En Suisse, les routes nationales constituent le pilier du trafic routier. Sur environ 3 % du réseau complet de routes se déroulent plus de 40 % du trafic. Pour le transport de marchandises, cela constitue même plus de 70 %. Des routes nationales opérationnelles délestent de manière fiable les villes et les villages du trafic d'évitement et permettent le développement économique et la prospérité. Le réseau routier doit remplir cette tâche à l'avenir aussi. Pour ce faire, des augmentations ponctuelles de capacité sont nécessaires.



«**La Suisse disparaît sous le béton**» – que répondez-vous à cette objection ?

L'étape d'extension 2023 concerne des surfaces d'assolement d'environ huit hectares. Globalement, cela correspond à 11 terrains de football. Mais : cette surface sera compensée à 100 % au minimum ; dans certains cas, les surfaces de compensation dépassent même l'étendue de la surface sollicitée et il en résulte une augmentation de la surface d'assolement. Il faut se rendre compte de la relation : sur

l'ensemble de la Suisse, les surfaces d'assolement constituent plus de 445 000 hectares au total, ce qui correspond à 623 249 terrains de football. L'étape d'extension concerne à peine 0,0017 % de celles-ci et sera compensée en totalité. L'étape d'extension 2023, y compris les surfaces d'assolement, occupe durablement 53 hectares.

Pour certaines extensions de voie le long des trajets concernés, la Confédération a besoin de terrain supplémentaire. Comment cela se passe ?

Oui, les projets de routes nationales – tout comme les projets ferroviaires et d'autres infrastructures importantes – impliquent souvent la propriété foncière. La Confédération achète les surfaces nécessaires à des tiers. Il existe trois sortes d'acquisition de terrain : acquisition permanente de terrains pour l'aménagement de la route nationale, acquisition temporaire de terrains, par exemple pour les terrains d'installation de chantiers et des voies d'accès aux chantiers, ainsi que servitudes telles que les droits d'accès pour l'entretien ou les droits de passage pour les nouvelles conduites. Nous nous efforçons de réduire au minimum l'utilisation des terres.

La surface nécessaire est déterminée au cours de l'élaboration de l'exécution d'un projet. Dans cette phase déjà, l'**OFROU** se met en rapport avec les personnes concernées. Avant la mise à l'enquête publique, elles sont contactées par courrier et informées sur tous les détails.

Tous les propriétaires de terrain concernés peuvent faire opposition au projet. Une fois toutes les oppositions levées et le projet d'exécution approuvé (c'est-à-dire la décision d'approbation des plans prise), les propriétaires sont contactés à nouveau. Le but est alors de signer avec eux une convention d'acquisition de terrain.

Pourquoi un Oui des électeurs en faveur des investissements planifiés dans le cadre du PRODES 2030 est-il si important ?

Laissez-moi préciser d'abord deux points importants :

Les projets d'extension résolvent les problèmes là où il y a urgence. On ne construit pas de réserves d'extension.

Depuis 1960, le trafic sur le réseau des routes nationales a connu un

Suite page suivante



«MÊME LES PETITS TRAVAUX DE MAINTENANCE TELS QUE L'ENTRETIEN DES ESPACES VERTS, LE NETTOYAGE DES INSTALLATIONS D'ÉVACUATION DES EAUX OU LA RÉNOVATION DES TUNNELS ENTRAÎNENT DES PERTURBATIONS DU TRAFIC.»

développement énorme. Depuis 1990, il a augmenté de 130 %. Les tronçons de routes nationales particulièrement fréquentés sont régulièrement surchargés. Le résultat : embouteillages et trafic en accordéon.

Aujourd'hui déjà, les agglomérations de Genève, Lausanne, Berne, Lucerne, Bâle, Zurich, Winterthour, Saint-Gall et Lugano sont particulièrement affectées.

En 2023, le trafic sur le réseau des routes nationales a été en arrêt pendant 48 800 heures au total. C'est un chiffre record. Par rapport à l'année précédente, cela correspond à une augmentation de 22,4 %. Des autoroutes saturées provoquent un trafic d'évitement sur les routes cantonales et communales, avec des effets négatifs sur la population, la sécurité routière, les transports publics et le trafic piéton et cycliste. Un bon flux de trafic sur autoroutes est une mesure efficace contre le trafic d'évitement.

Les extensions rendent les routes nationales à nouveau fiables. La maintenance des tronçons surchargés est de plus en

plus difficile, voire impossible. Même les petits travaux de maintenance tels que l'entretien des espaces verts, le nettoyage des installations d'évacuation des eaux ou la rénovation des tunnels entraînent des perturbations du trafic sur les tronçons d'agglomération très chargés. De gros travaux d'entretien comme des rénovations complètes ou l'assainissement de tunnels subissent cet effet de manière plus prononcée encore. Grâce aux projets du PRODES, le réseau des routes nationales gardera sa capacité de maintenance, il restera résilient et robuste et pourra remplir sa mission : l'absorption des flux de trafic.

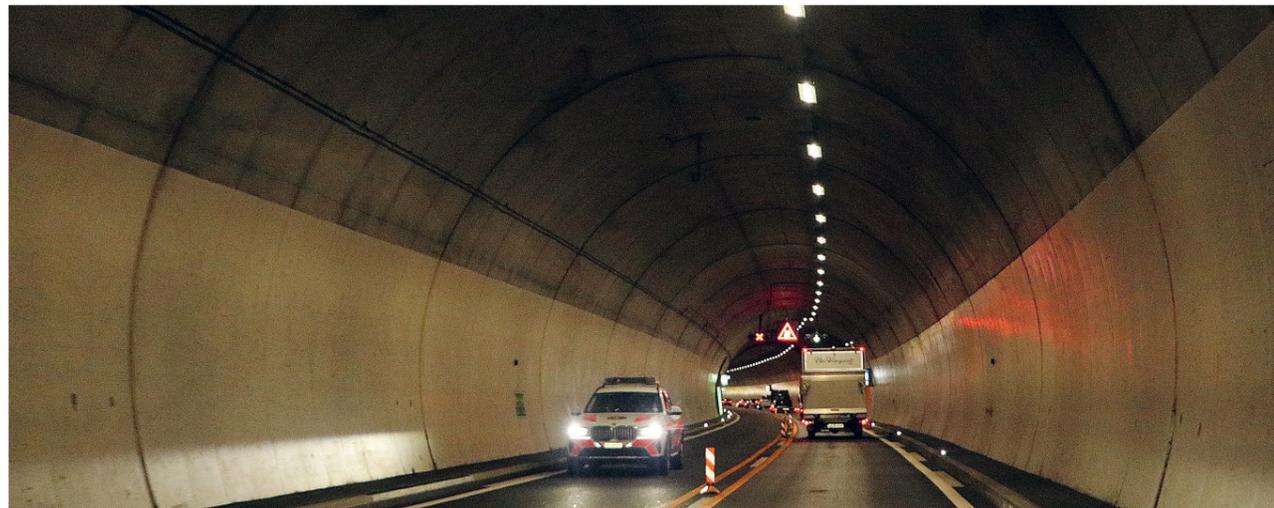
Les projets de l'étape d'extension demandée sont des exemples classiques de l'absence de résilience locale du réseau. Sans leur mise en œuvre, la maintenance future causerait de grandes restrictions et nuisances pour le trafic, les riverains et l'économie : embouteillages, trafic d'évitement, pertes de temps en déplacement, etc.

C'est en construisant un deuxième tube du tunnel de Fäsenstaub sur l'A4 près

de Schaffhouse seulement que le premier tunnel pourra être entretenu et rénové sans être fermé à la circulation. En d'autres mots : dans 20 ans, le tunnel actuel de Fäsenstaub doit être assaini en profondeur. Pour ce faire, il devrait être fermé pour environ trois ans et pendant cette durée, la totalité du trafic devrait traverser la ville de Schaffhouse.

La rénovation totale du tunnel de Rosenberg, aujourd'hui à deux tubes, sur l'autoroute urbaine de Saint-Gall, nécessitera la fermeture complète et successive d'un tube pour les travaux. Le nouveau troisième tube permet de faire passer le trafic sans encombre et sans trafic d'évitement.

Le tunnel du Rhin à Bâle désengorge l'actuel contournement Est sur l'A2, puisqu'il permet de décongestionner le trafic régional et le flux transitaire. Aussitôt que le tunnel du Rhin sera disponible, l'assainissement du contournement Est, très complexe sur le plan de la construction et de la circulation, peut être mis en œuvre – avec des répercussions négatives bien moindres sur le trafic et les riverains.



Oui pour assurer le futur des routes nationales, une pièce essentielle du puzzle de notre mobilité

Avec l'adoption de l'Arrêté fédéral du 29 septembre 2023 sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales (intitulé officiel), nous garantissons que notre réseau de routes nationales reste performant et fonctionnel.

Avec l'adoption de l'Arrêté fédéral du 29 septembre 2023 sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales (intitulé officiel), nous garantissons que notre réseau de routes nationales reste performant et fonctionnel. Les investissements planifiés par le Conseil fédéral et le Parlement servent à une élimination ciblée des goulets d'étranglement dans les villes et agglomérations les plus chargées. Ils contribuent ainsi de manière déterminante au désengorgement de celles-ci et à l'amélioration de la sécurité routière.

En tant que membre du comité pour le Oui, l'ACS s'engage activement dans la campagne afin que les électeurs suisses adoptent le 24 novembre 2024 l'Arrêté fédéral du 29 septembre 2023 sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales et assurent de ce fait la performance et la fonctionnalité de notre réseau de routes nationales.

Dans l'entretien aux pages 14 à 16, le ministre des Transports, le conseiller fédéral Albert Rösti, évoque pourquoi le réseau des routes nationales joue un rôle éminemment important dans l'ensemble de notre système de transport et pourquoi l'élimination prévue des goulets d'étranglement est indispensable.

CAMPAGNE DE VOTATION AVEC UN LARGE SOUTIEN

Le comité pour le Oui, bénéficiant d'un large soutien et dont fait partie l'ACS, a lancé, sous la direction de l'Union suisse des arts et métiers USAM, la campagne de votation «Pour une Suisse qui avance – Oui Assurer le futur des routes nationales» lors d'une conférence de presse le 5 juillet 2024 à Zurich.



Une précampagne avec des affiches a suivi pendant les vacances d'été, accompagnée des premiers posts sur les médias sociaux avec des vidéos de témoignages d'acteurs les plus divers. La campagne principale sera lancée fin septembre/début octobre 2024 dans le cadre d'une autre conférence de presse, cette fois-ci au Palais fédéral, à Berne, avec les représentants politiques des membres du comité, y compris l'ACS Suisse. La campagne est soutenue dans toute la Suisse par divers supports publicitaires, tels que des affiches, des annonces, des dépliants, des autocollants, etc., afin d'assurer une forte présence et une grande visibilité en vue de la votation du dimanche 24 novembre 2024. Sur le site internet de la campagne <https://www.avancer-ensemble.ch/home>, vous trouverez des informations complémentaires : l'argumentaire, un aperçu des moyens de communication de la campagne et la composition du comité du Oui.

IMPLIQUEZ-VOUS !

Soutenez activement la campagne de votation et persuadez votre famille, vos amis, connaissances et collègues de travail qu'un OUI pour assurer le futur des routes nationales est élémentaire pour notre mobilité future. Motivez-les à voter le 24 novembre 2024 et de déposer un OUI dans l'urne. Car un OUI pour l'Arrêté fédéral du 29 septembre 2023 sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales est d'importance centrale pour notre mobilité future et pour une Suisse qui avance. En fin de compte, il s'agit de la sécurité et de la stabilité de notre réseau routier.

Avec cette édition du magazine ACS, vous recevez l'autocollant de la campagne pour le OUI, à apposer sur votre voiture. Si vous désirez quelques exemplaires supplémentaires pour les distribuer au sein de votre famille ou à des amis, des connaissances ou collègues de travail, commandez-les sur info@acs.ch. C'est avec plaisir que nous vous les enverrons par courrier.

Nous vous remercions chaleureusement de votre engagement et de votre implication. Chaque vote OUI compte, avant tout le vôtre !

