

Oui à des autoroutes sans embouteillages

Référendum sur l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales

1 De quoi s'agit-il ?

Les routes nationales (autoroutes) apportent une contribution importante à la desserte de la Suisse en matière de transports. Elles déchargent le réseau routier en aval des cantons, des villes et des communes et créent ainsi de l'espace pour permettre le développement des transports publics et du trafic cycliste et pour améliorer la sécurité routière. Environ 40% des kilomètres parcourus par l'ensemble du trafic routier privé et environ 74% du trafic de marchandises côté route sont effectués sur les routes nationales, tandis que leur part représente moins de 3% de la longueur totale du réseau routier.

Selon les prévisions de trafic de la Confédération, près de 453 kilomètres, soit environ 20 % du réseau suisse des routes nationales, seront régulièrement surchargés d'ici 2040 si aucune mesure n'est prise pour y remédier. Sur près de 170 kilomètres, il y aura chaque jour des embouteillages ou une circulation bloquée pendant deux à quatre heures. Les grandes villes et agglomérations sont les plus touchées par les goulets d'étranglement.

Dans un premier temps, la menace d'un manque de capacité sera contrée par une utilisation plus efficace de l'infrastructure existante. Celle-ci comprend également le plafond de dépenses d'environ 8,8 milliards de francs pour l'entretien, l'exploitation et les adaptations des routes nationales existantes pour la période 2024-2027. Un budget de 5,3 milliards a été adopté pour l'étape d'aménagement 2023.

L'aménagement doit s'appliquer à six tronçons de routes nationales :

- › A1 Wankdorf BE - Schönbühl BE (élargissement à 2x4 voies)
- › A1 Schönbühl BE - Kirchberg BE (élargissement à 2x3 voies)
- › A1 Rosenberg tunnel à St. Gall (construction d'un troisième tube de tunnel)
- › A1 Le Vengeron-Coppet-Nyon (élargissement à 2x3 voies)
- › A2 Tunnel du Rhin à Bâle (construction d'un nouveau tunnel)
- › A4 Fäsenstaubtunnel à Schaffhouse (construction d'un deuxième tube de tunnel)

Un Oui au projet permettra de désengorger nos autoroutes.

2 Arguments

- › Désengorger les routes nationales
 - › Besoin croissant de mobilité : augmentation de 137% des kilomètres parcourus entre 1990 et 2019
 - › Stabilisation et résilience des routes nationales : 30'230 heures d'embouteillage en 2019 (+100% depuis 2010) avec les coûts économiques correspondants ; 453 km régulièrement surchargés jusqu'en 2040 (sans nouvelles mesures)
 - › Transfert vers les TP et la MD possible seulement de manière (très) limitée
- › Désengorger les routes locales
 - › L'extension ne conduit pas à une augmentation du trafic, mais à un (re)transfert sur le réseau principal et à une sécurité accrue
 - › Les autoroutes ne représentent qu'environ 3% du réseau routier, mais elles absorbent 40% du trafic individuel motorisé.
- › Soulager le climat
 - › Moins d'embouteillages = moins de CO₂ et moins de polluants
 - › Des infrastructures de pointe qui tiennent compte de la durabilité
 - › Les moteurs neutres en CO₂ vont se multiplier

- › Financement assuré
 - › Pas de concurrence avec d'autres dépenses fédérales

3 Position du PLR

- › Le PLR. Les Libéraux-Radicaux dit Oui à l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement des routes nationales, car...
 - › ...les autoroutes doivent être désengorgées et les embouteillages réduits ;
 - › ...les zones d'habitation doivent être soulagées et le climat préservé ;
 - › ...la Suisse pourra continuer de compter sur des infrastructures de haute qualité.