

Résolution

69^e Assemblée générale ordinaire de routesuisse – Fédération routière suisse FRS du 18 juin 2014

Le trafic routier privé assume environ quatre cinquième des personnes-kilomètres et deux tiers des tonnes-kilomètres effectués globalement par les transports terrestres en Suisse. Les routes nationales et les routes principales d'importance nationale sont essentielles à la couverture de ces besoins de mobilité: les autoroutes et semi-autoroutes absorbent 43% des prestations de transport du trafic motorisé privé.

La circulation s'effondre régulièrement sur le réseau des routes nationales en raison de capacités insuffisantes. La fiabilité et la prévisibilité de la mobilité sur les routes en sont sérieusement affectées. Ce développement s'aggravera massivement avec les conséquences nocives que l'on imagine pour la sécurité du trafic, l'économie, la société et l'environnement.

Entre 1999 et 2013, le nombre d'heures de bouchon sur les autoroutes a augmenté de 3000 pour atteindre près de 17 200 en raison des surcharges de trafic. L'augmentation enregistrée depuis 2009 dépasse 100%: le nombre d'heures de bouchon a donc doublé en l'espace de 5 ans. Enfin, le nombre de kilomètres d'autoroutes surchargées sextuplera d'ici à 2020 – donc en un peu plus de 5 ans – par rapport à aujourd'hui.

Les mesures proposées par le Conseil fédéral dans son programme d'élimination des goulets d'étranglement (modules 1 et 2) n'amélioreront pas fondamentalement la situation actuelle. Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) ainsi que le programme de développement stratégique des routes nationales n'apporteront pas non plus d'améliorations notables dans leur forme actuelle, car ces projets ne comprennent que les modules 1 et 2 du programme d'élimination des goulets d'étranglement valable jusqu'en 2030 et que le Parlement fédéral a approuvé en 2006 déjà. Pour la décennie suivante, donc pour 2030 à 2040, seules des mesures ponctuelles augmentant la capacité des routes nationales ont été annoncées.

La situation est aggravée du fait qu'entre 2002 et 2012 les dépenses globales effectives pour le réseau autoroutier suisse sont tombées de 2,3 à 1,7 milliards de francs par an, alors que le vieillissement de ce réseau, dont la construction a commencé dans les années soixante, exigerait en réalité une augmentation des investissements. Des retards considérables ont en outre été enregistrés entre 2008 et 2012 dans l'achèvement du réseau des autoroutes et l'élimination des goulets d'étranglement, si bien que les investissements sont globalement en retard de 500 millions de francs sur les budgets.

Face à cette situation parfaitement claire, il faut s'attendre à moyen terme à un chaos complet sur le réseau des routes nationales. routesuisse ne peut accepter dans ces conditions l'augmentation de la surtaxe sur les carburants proposée dans le cadre du projet FORTA.



routesuisse formule donc les exigences concrètes suivantes concernant le développement de l'infrastructure des routes nationales et son financement:

- ▶ Le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales doit absolument être accéléré (cette revendication concerne les modules 1 et 2 selon le deuxième message programmatique prévoyant des aménagements dans les régions de Genève-Aéroport, Crissier, Wankdorf–Schönbühl, Luterbach–Härkingen–Wiggertal, contournement nord de Zurich, Winterthur, Bâle).
- ▶ Le nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales (ARN) de l'année 2012 doit être intégré dans le projet FORTA. Il faut en particulier réaliser rapidement les compléments au réseau «autoroute du Glattal» et «contournement de Morges».
- ▶ Les mesures prévues dans le module 3 du programme d'élimination des goulets d'étranglement doivent être rapidement entreprises et réalisées sur la base d'un agenda ambitieux (cela concerne des tronçons suivants: lac Léman, Villars–Cossonay, Schönbühl–Kirchberg, Wankdorf–Muri, Aarau-Est–Birrfield, Wettingen–Dietikon, contournement ouest de Zurich, Liestal, Lucerne, Schaffhouse et Lugano–Mendrisio). Il est hors de question que ces projets soient reportés à plus tard.
- ▶ La planification des projets reportés dans le cadre du programme d'élimination des goulets d'étranglement (module 4) doit être entreprise immédiatement. Il faudra y ajouter des projets supplémentaires concernant des tronçons où s'annoncent d'ores et déjà des problèmes parce que les capacités routières ne répondent plus aux exigences actuelles et futures.
- ▶ La Confédération doit prendre les mesures nécessaires dans le cadre du programme de développement stratégique «Routes nationales» pour empêcher une nouvelle accumulation et, partant, un blocage des projets et investissements.
- ▶ 1 à 1,2 milliard de francs supplémentaires doivent être investis chaque année dans l'infrastructure routière via le fonds FORTA.
- ▶ La Confédération ne prélève pas d'impôts en réserve.
- ▶ Le produit de l'impôt automobile doit être affecté à 100% – et non seulement à raison de deux tiers – à l'entretien et à l'aménagement des routes.
- ▶ Les moyens financiers nécessaires à un rapide aménagement du réseau des routes nationales doivent réunis par une nouvelle distribution l'impôt de base sur les huiles minérales conformément à l'initiative populaire «vache à lait». Les impôts et redevances ne doivent pas être adaptés automatiquement au renchérissement.
- ▶ Les dépenses pour les projets du trafic d'agglomération doivent être limitées à 200 millions de francs par an.
- ▶ Les projets du trafic d'agglomération ne doivent être cofinancés que s'ils accroissent la capacité routière.
- ▶ Des gares et des projets RER ne doivent pas être financés via le fonds FORTA. Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) a été constitué à cet effet.
- ▶ Un montant additionnel de 100 millions de francs de la partie du fonds FORTA doit être réservé chaque année aux routes principales des régions de montagne et aux routes hors agglomérations (routes de contournement et de délestage des agglomérations).