

Prendre au sérieux le concept global des transports – ne pas refréner les routes nationales

Berne, 9 octobre 2026 – Le délai de consultation sur le projet « Transports '45 » expire aujourd'hui. routesuisse salue le fait que le Conseil fédéral examine pour la première fois les routes nationales, les infrastructures ferroviaires et le trafic d'agglomération dans leur ensemble. Or, une planification commune ne suffit pas à elle seule à façonner une politique globale des transports crédible. Si l'on planifie conjointement les différents modes de transport, il faut également coordonner systématiquement leur développement. C'est pourquoi routesuisse demande que les routes nationales et les programmes d'agglomération soient liés sur les plans politique, matériel et formel. Dans le même temps, l'organisation faîtière s'oppose fermement à la suppression prévue de 31 projets routiers nationaux. Il est contradictoire de constater une aggravation des goulets d'étranglement tout en supprimant les options d'action à long terme du programme de développement stratégique des routes nationales.

Une mobilité efficace ne peut fonctionner qu'avec la coordination des différents modes de transport. Les routes nationales et le trafic d'agglomération, notamment, sont très étroitement liés. Lorsque les routes nationales perdent leur fonction de canalisation, le trafic supplémentaire se reporte sur le réseau secondaire et dans les agglomérations. Par ailleurs, les deux domaines sont financés par le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Une planification commune des routes nationales et du trafic d'agglomération ne saura donc pas convaincre lorsque les décisions politiques sont prises séparément. Une politique globale des transports crédible doit prolonger l'approche globale jusque dans les décisions politiques.

La nécessité d'agir est encore plus évidente en ce qui concerne l'infrastructure routière elle-même. Environ 84% des prestations de transport de personnes sont réalisées sur la route, et une part importante des transports publics ainsi que de la circulation piétonne et cycliste dépend également de l'infrastructure routière. Dans le transport de marchandises, près de deux tiers des prestations s'effectuent par la route. En même temps, les heures d'embouteillage sur les routes nationales ont atteint un nouveau sommet historique en 2025 avec 68'040 heures, soit environ 20% de plus que l'année précédente. Face à cette évolution, supprimer les options d'aménagement à long terme ne fait qu'aggraver le problème au lieu de créer les conditions nécessaires à sa résolution.

Supprimer des projets n'est pas la bonne voie

routesuisse rejette la suppression prévue de 31 projets du PRODES routes nationales. S'il peut être pertinent d'établir des priorités, cela ne doit pas signifier de renoncer définitivement à des options d'action. Le PRODES routes nationales a été conçu comme une planification évolutive permettant de réévaluer les projets lorsque les besoins en matière de trafic, de capacité ou de résilience évoluent. Supprimer aujourd'hui des corridors du portefeuille compromet la maturité du projet et retarde de plusieurs années l'élimination ultérieure des goulets d'étranglement. En outre, le FORTA offre une marge de manœuvre pour le financement de nouvelles étapes d'aménagement.

À cela s'ajoute le fait que l'évaluation actuelle ne reflète pas pleinement l'utilité économique des projets de routes nationales. Les effets d'agglomération et les gains de productivité qui en découlent ne sont pas monétarisés à ce jour. Une étude récente estime ces effets sup-

plémentaires pour le portefeuille PRODES étudié à 10 à 30% des bénéfices déclarés conventionnellement. Le cadre d'évaluation doit donc être développé et prendre pleinement en compte l'utilité économique à l'avenir. Des mesures d'exploitation telles que la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence, la gestion du trafic ou des limitations de vitesse peuvent apporter un soulagement ponctuel. Une solution transitoire ne doit cependant pas servir de prétexte à un renoncement définitif à des projets d'aménagement nécessaires. Des mesures de substitution ne doivent remplacer durablement des projets de routes nationales que si leur efficacité équivalente à long terme est démontrée.

Contact

Henri Bernhard, directeur

Tél. portable: 079 321 30 84

E-mail: h.bernhard@strasseschweiz.ch