suisse.ing

Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen
Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils
Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'Ingegneria
Uniun svizra dals biros d'inschigneria consultativs
Swiss Association of Consulting Engineers

suisse.ing recommande de voter oui à l'étape d'aménagement 2023 le 24 novembre 2024

Le programme de développement stratégique (PRODES) est une planification continue du réseau des routes nationales et vise à maintenir la fonctionnalité dudit réseau moyennant des investissements dans l'exploitation, l'entretien et des extensions ponctuelles. Tous les quatre ans, le Conseil fédéral soumet aux délibérations du Parlement des projets à ce propos. Un référendum ayant été lancé contre le déblocage du financement de l'étape d'aménagement 2023 par le Parlement, le projet sera donc soumis au vote populaire le 24 novembre 2024. Il s'articule autour des six projets partiels suivants, prêts à être réalisés:

1. Tronçon Wankdorf/BE–Schönbühl/BE: élargissement à huit voies
2. Tronçon Schönbühl/BE–Kirchberg/BE: élargissement à six voies
3. Tunnel du Rosenberg/SG: construction d'un troisième tube
4. Tunnel de Fäsenstaub/SH: construction d'un deuxième tube
5. Tunnel du Rhin Birsfelden–Kleinhüningen/BL: construction nouvelle
6. Tronçon Le Vengeron/GE–Coppet/VD–Nyon/VD: élargissement à six voies

Recommandation d'adoption du projet

Le comité de suisse.ing, ayant examiné le projet, estime que les six projets partiels constituent un complément judicieux dans une optique globale du système de transport et recommande par conséquent d'accepter le développement du réseau des routes nationales. Dans le même temps, il attire expressément l'attention sur les défis persistants et de taille à relever encore par le système de transport suisse. suisse.ing a détaillé son point de vue à cet égard dans sa prise en position «La mobilité du futur».

Trois principales raisons parlant en faveur du projet de loi, en bref:

1. *La mobilité est un besoin fondamental de la société et de l'économie: l'extension ponctuelle du réseau des routes nationales – corollaire de la croissance démographique – en est la pierre angulaire.*
2. *Une vision neutre en termes de politique des transports ne saurait décemment opposer les formes de mobilité les unes aux autres. L'aménagement ponctuel des routes nationales joue également un rôle dans l'entretien futur du réseau: sans capacités de trafic suffisantes, les travaux d'entretien auront un impact d'autant plus important sur l'exploitation courante de celui-ci.*
3. *Le relèvement des défis fondamentaux posés par le système de transport passe par la prise de mesures supplémentaires prolongeant l'étape d'aménagement 2023: mise en œuvre d'un concept de mobilité global, tarification de la mobilité et transition vers la mobilité électrique.*

Une infrastructure de transport essentielle à l'économie et à la société

Si la Suisse dispose en principe d'une infrastructure de transport bien entretenue et en bon état, celle-ci atteint néanmoins ses limites de capacité à certains endroits – comme l'attestent en l'occurrence les analyses du réseau des routes nationales. Les prévisions de la Confédération en matière de transports affichent en outre une augmentation du transport des marchandises et des personnes ainsi que du trafic pendulaire et de loisirs – que ce soit sur la route ou le rail, et sur des distances locales ou nationales. Cette augmentation s'explique notamment par la forte croissance

démographique actuelle. Aux yeux de suisse.ing, la mobilité est un besoin fondamental pour la société et la condition première à une économie prospère. L'entretien constant, l'extension ponctuelle et le développement intelligent des infrastructures de transport sont un impératif pour garantir un avenir viable et de qualité.

Un référendum motivé par des considérations plus politiques que factuelles

Le lancement d'un référendum contre une partie du développement du système de transport n'est, de l'avis de suisse.ing, nullement imputable à la qualité de la planification des différents projets mais au débat très émotionnel qui entoure actuellement la question de la voiture et des routes. La rareté des référendums nationaux contre le financement d'autres infrastructures de transport corrobore cet état de fait. suisse.ing revendique une position neutre en matière de politique des transports, dans le sens où – d'un point de vue purement ingénieurial – les modes de transport ont chacun leur justification, leurs forces et leurs faiblesses. Tout l'art consiste à en faire le meilleur usage – ciblé et limité aux stricts besoins et exigences.

Un aménagement ponctuel essentiel à l'entretien (peu contesté politiquement) du réseau

Un réseau routier bien développé est essentiel à son entretien. Sans capacités de trafic suffisantes, les travaux d'entretien auront un impact d'autant plus important sur l'exploitation courante de celui-ci – comme le montrent quelques exemples hors frontières. Le problème est aiguisé par une nouvelle donne: l'augmentation du trafic de loisirs étale en partie sur toute la journée les pics caractéristiques des heures de pointe du trafic pendulaire. Cette tendance, liée entre autres à l'évolution démographique en Suisse (vieillissement et augmentation de la population), rendra plus difficile encore la mise en place de créneaux horaires où le nombre de voies de circulation sera temporairement réduit. Il en résultera une redistribution du trafic sur des axes secondaires (comme le recommandent actuellement les systèmes de navigation en cas d'embouteillages sur les axes nationaux), ce qui n'est ni opportun ni souhaitable.

Un aménagement partiel des routes nationales insuffisant à lui seul

suisse.ing est certes favorable au projet soumis au vote. Elle tient néanmoins à rappeler que le PRODES ne résoudra pas à lui seul tous les problèmes du système de transport actuel. La saturation des routes (et du rail) varie par exemple fortement selon l'heure et le lieu, signe qu'il y a encore de quoi faire à ce niveau. La gageure réside dans la mise en réseau et la gestion intelligente de tous les modes de transport aux fins d'augmenter l'efficience, de réduire l'utilisation du sol ainsi que de parvenir à la neutralité climatique et à un financement durable du trafic. Un pari immense pour notre génération, que les entreprises d'ingénierie et de planification peuvent et veulent relever.

Pour ce faire, il s'agit notamment de miser sur:

- l'élaboration d'un concept de mobilité global applicable à la Suisse, qui transcende la notion de moyen de transport;
- l'introduction d'une tarification de la mobilité globale comme clé de voûte pour le financement et la gestion du trafic;
- l'adaptation des conditions-cadres au tournant amorcé en termes de trafic routier (mobilité électrique);
- l'investissement dans l'innovation et les infrastructures ainsi que dans des systèmes de transport novateurs.