



SFMR Schweizerische Fachstelle Motorrad und Roller
OSMS Office suisse moto et scooter
USMS Ufficio svizzero moto e scooter

Schweizerische Fachstelle für Motorrad und Roller
Office suisse moto et scooter
Ufficio svizzero moto e scooter

Tel. 032 632 26 91
info@fachstelle-motorrad.ch
www.motosuisse.ch



COMMUNIQUÉ DE L'ASSOCIATION du 18 octobre 2024

motosuisse dit OUI à l'extension des routes nationales

MOINS DE BOUCHONS, PLUS DE SÉCURITÉ

(OSMS) La votation sur l'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales aura lieu le 24 novembre 2024. L'élimination des goulets d'étranglement les plus urgents sur le réseau des routes nationales permettra de soulager les communes et les quartiers urbains d'un trafic d'évitement nuisible, d'augmenter la sécurité routière et d'éviter des bouchons coûteux. *motosuisse*, l'association des importateurs suisses de motos, scooters et accessoires, soutient également le projet.

Les six projets dans les agglomérations de Bâle, Berne, Genève, Schaffhouse et Saint-Gall doivent être adaptés au système de transport multimodal de la Suisse, afin que la Suisse puisse continuer à garantir une mobilité satisfaisante à l'avenir.

Éviter les accidents et le trafic d'évitement

Bien que près de la moitié des véhicules-kilomètres parcourus dans le pays le soient sur les routes nationales, selon le bpa (Bureau de prévention des accidents), 86 % des accidents enregistrés au total ne se produisent pas sur le réseau des voies rapides, mais sur les routes en localité (65 %) et hors localité (20,9 %). Les six projets d'élimination des goulets d'étranglement permettent de revenir à une canalisation fonctionnelle du trafic sur les routes nationales en dehors des communes. La réduction du trafic d'évitement permet premièrement de désengorger les routes cantonales et communales, et deuxièmement de libérer un espace sûr pour les cyclistes, les piétons et les transports publics.

Améliorer la sécurité routière

Comme le prouvent sans équivoque les statistiques nationales sur les accidents, l'élimination des goulets d'étranglement est également urgente pour la sécurité des autoroutes dans les régions du projet. Car là où le trafic est bloqué, il y a forcément plus d'accidents. Il existe un exemple pratique clair à ce sujet : après l'ouverture d'une voie supplémentaire sur le contournement nord de Zurich, très chargé, la fréquence des accidents a diminué de 75%.

Moins d'embouteillages, moins de coûts

Les embouteillages sur nos routes coûtent des sommes colossales à l'économie et à la population suisses. Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), 48 800 heures de bouchons rien que sur les routes nationales représentent pour 2023 une augmentation record de 22,4% par rapport à 2022. La main-d'œuvre bloquée et les retards dans les chaînes d'approvisionnement coûtent à la Suisse 1,2 milliard de francs par an rien que sur le réseau des routes nationales.

Un autofinancement total

Selon le projet, les coûts des six projets d'aménagement sont estimés à 5,3 milliards. Le financement est entièrement assuré par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (NAF). Le NAF sert uniquement à financer l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales. L'argent du NAF provient intégralement du trafic automobile, motocycliste et lourd - de la vignette autoroutière, de l'impôt sur les véhicules et de l'impôt sur les huiles minérales.

Un large soutien

En raison de son rôle clé dans le futur système de transport de la Suisse, le projet est soutenu non seulement par le Conseil fédéral et les deux Chambres, mais aussi par le parti du centre, le PLR et l'UDC ainsi que par de nombreuses autres organisations. La croissance démographique et économique a amené nos routes nationales à leurs limites de capacité. Pour la population, pour les pendulaires et pour le bon fonctionnement du système économique, il est indispensable d'aménager les points névralgiques.

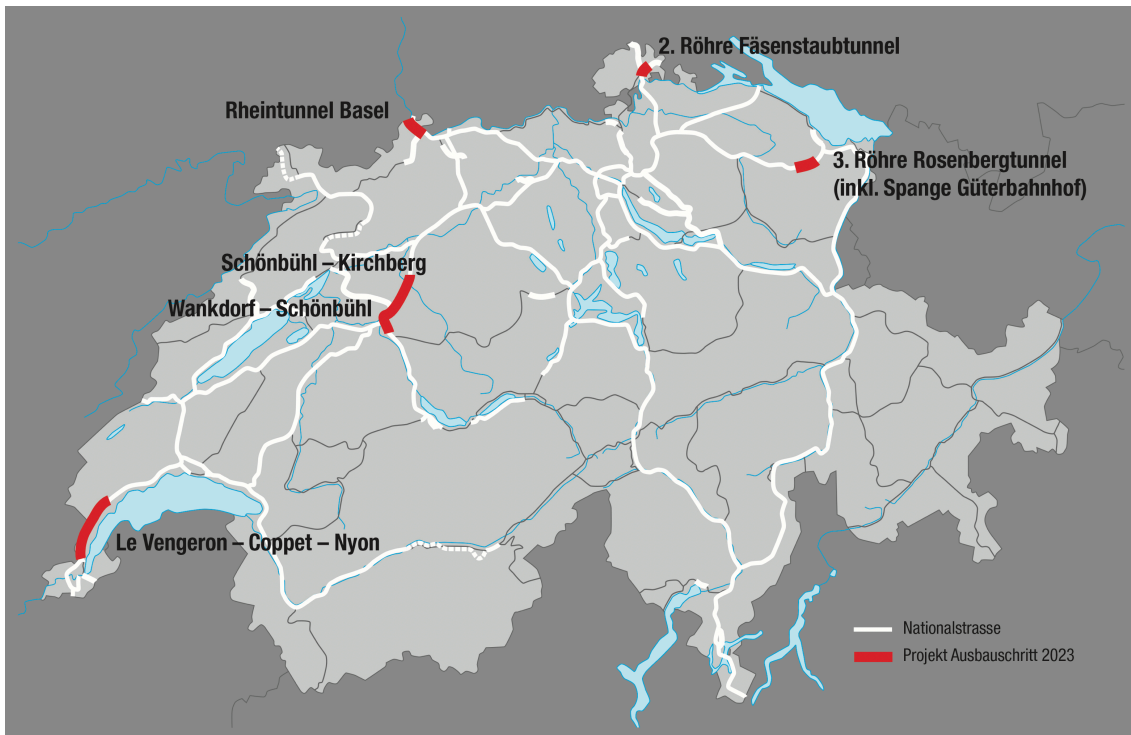
Nous avons besoin des deux : la route et le rail

Il est tout aussi clair que la route, le rail et toutes les formes de transports individuels et publics ne doivent plus être mis en concurrence. Qu'il s'agisse du rail, de la route ou des pistes cyclables, tous les modes de transport s'imbriquent et se complètent mutuellement. Ni le transport de personnes ni le transport de marchandises ne peuvent être entièrement absorbés par la route ou le rail. Ce dont nous avons besoin, c'est d'une adaptation fondée et intelligente des systèmes respectifs aux évolutions du présent, afin de pouvoir suivre le rythme des exigences d'une population et d'une économie en pleine croissance.

Jörg Bucher : « Nos membres sont également concernés »

« Bien sûr, les motards et les scootéristes se déplacent principalement à l'écart des routes nationales, soit en moto dans un environnement rural et montagneux, soit en scooter directement dans les centres urbains. Pourtant, nos membres et nos clients sont eux aussi tributaires du développement des routes nationales », explique Jörg Bucher, président de l'Association nationale suisse des importateurs de motos, scooters et accessoires. « Nos membres dépendent d'un réseau de routes nationales en bon état de fonctionnement pour l'approvisionnement et le suivi de leurs réseaux de concessionnaires. En raison des goulets d'étranglement aux points névralgiques, d'innombrables heures de travail ont déjà été perdues et des retards de livraison désagréables ont dû être pris en compte. Et une grande majorité de nos consommateurs finaux se déplace souvent sur quatre roues pour des raisons professionnelles ou privées - y compris sur le réseau des routes nationales. C'est pourquoi, le 24 novembre 2024, il n'y a qu'un seul choix à faire dans les urnes : oui ! »

Pour plus d'informations : [avancer-ensemble.ch](https://www.avancer-ensemble.ch)



Stauzeiten auf Nationalstrassen

