



## Infrastructures routières: une mobilité en hausse et des embouteillages record indiquent un besoin de rattrapage

L'Office fédéral des routes a publié ses chiffres pour 2023 et annoncé des records en termes de véhicules-kilomètres parcourus et d'heures d'embouteillage sur les autoroutes. Le besoin de rattrapage en matière d'investissements est criant – pour plus de sécurité, de fiabilité et d'écologie.

Les routes nationales restent la «bête de somme» du système de transports suisse, comme le confirment [les derniers chiffres de la Confédération](#). En 2023, elles ont assuré 45% du trafic routier, alors qu'elles ne représentent que 3% à peine de l'ensemble du réseau routier. C'est une énorme performance! Les autoroutes sont également vitales pour l'économie et l'approvisionnement de la population: les poids lourds, les camionnettes et autres véhicules utilitaires effectuent sur les autoroutes près de 70% des distances qu'ils parcourent. Cela permet de désengorger les centres-villes, le centre de villages et les routes secondaires.

Les problèmes liés aux embouteillages augmentent aussi: en 2023, les Suisses ont passé quelque 48 000 heures dans des embouteillages, un record. Près de 90% de ces heures d'embouteillage sont dues à des surcharges de trafic qui concernent surtout des points névralgiques dans et autour des agglomérations. Le système y atteint sa limite – même une faible croissance du trafic conduit à toujours plus d'immobilisations. En 2023, 1,5% de véhicules-kilomètres supplémentaires ont entraîné 22,4% d'embouteillages en plus.

## **Besoin de rattrapage du côté des routes nationales: enfin réinvestir dans la mobilité individuelle**

Nous ne sommes plus dans les années 1980! En Suisse, le volume de trafic a augmenté nettement plus que la surface des routes ces dernières décennies. Le rail ne pouvait pas répondre seul à la demande supplémentaire de mobilité – les personnes et les marchandises de notre pays sont tributaires de la mobilité individuelle. Notre prospérité aussi en dépend. L'augmentation des heures d'embouteillage constitue toutefois un problème économique, car elle entraîne une hausse des émissions de CO<sub>2</sub>, des accidents, du bruit et des coûts de la mobilité. Nous devons donc consentir de nouveaux investissements et soumettre les routes nationales à une «cure de jouvence» longtemps négligée. L'étape d'aménagement 2023, qui comprend six projets ciblés sur des points névralgiques, permet de parer au plus urgent. Elle contribue à des transports plus propres, plus sûrs et plus fiables.

La Suisse prend soin de ses infrastructures, nous avons raison d'en être fiers et c'est un facteur essentiel de l'attractivité de notre place économique. D'ici à 2035, nous investirons quelque 20 milliards de CHF dans les transports ferroviaires – plus qu'une deuxième NLFA. L'atténuation du trafic dans les centres et les infrastructures destinées aux vélos ont le vent en poupe. Cela est juste, mais n'est utile que si l'épine dorsale du trafic routier – nos routes nationales – reste performante. En effet, le système de transport dans son ensemble ne fonctionne que si toutes les parties peuvent continuer à jouer leur rôle.