



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Par courriel: netzplanung@astra.admin.ch

Berne, le 27 avril 2022

Projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur le projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

Comme illustré dans l'étude « [Comment la mobilité modèle les territoires urbains](#) », mandatée par l'UVS, le réseau de routes nationales joue un rôle important pour les villes. D'une part, il permet de canaliser le trafic de transit et de minimiser l'impact négatif de ce-dernier sur les habitantes et habitants des villes. D'autre part, il décharge les villes d'une part importante du trafic interne à l'agglomération, ce qui a un impact positif sur la qualité de vie et les activités économiques en milieu urbain. Du point de vue des villes, l'évolution du réseau autoroutier en milieu urbain devrait poursuivre deux objectifs : la stabilisation des temps de trajet planifiables ainsi que la réparation de la ville par une intégration des routes de grande capacité plus compatible avec la vie en milieu urbain. Dans ce contexte, l'UVS accepte le plafond de dépenses proposé pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027. Maintenir la qualité du réseau de routes nationales est souhaitable.

Concernant l'étape d'aménagement 2023, l'UVS est plus nuancée. Certaines villes la soutiennent, saluant une meilleure desserte routière de leur territoire. D'autres s'y opposent, soulignant qu'une extension du réseau conduirait à une hausse du trafic individuel motorisé. Ceci pourrait aller à l'encontre des objectifs climatiques de la Confédération, le trafic routier représentant aujourd'hui encore près d'un tiers de nos émissions de CO2. En outre, des préoccupations en matière de consommation



supplémentaire des sols, de perte subséquente de biodiversité, d'accroissement de la consommation d'énergie et d'impact sur le paysage sont exprimées. Dans ce contexte, l'UVS invite le Conseil fédéral à présenter de manière détaillée, dans son message, le lien entre ce projet, d'un côté, et ses stratégies climatique et de report modal vers des moyens de transport moins gourmands en espace, de l'autre. Concernant ce dernier point, une coordination étroite avec le projet de développement d'interfaces multimodales s'impose, ceci avant tout dans le cadre des programmes d'agglomération. Le Conseil fédéral l'évoque brièvement dans son rapport (p. 46), l'UVS l'invite donc à coordonner au mieux les thématiques des routes nationales et des interfaces multimodales.

Positions concernant le projet

- ▶ L'UVS accepte le plafond de dépenses proposé pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027.
- ▶ L'UVS ne se prononce pas sur l'étape d'aménagement 2023. Elle invite le Conseil fédéral à présenter de manière détaillée le lien entre ce projet et les stratégies climatique et de report modal vers des moyens de transport moins gourmands en espace.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.

Union des villes suisses

Président

Kurt Fluri, Conseiller national

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses