



Communiqué de presse

12 associations économiques, le Centre, le PLR et l'UDC neuchâtelois roulent pour l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales

L'ASTAG, l'ACS, carrosserie suisse, le TCS, l'UPSA, la CIN, l'AIP, la CNCI, la FER Neuchâtel, la FNE, la FNSO, l'UNAM, ainsi que le Centre, le PLR et l'UDC neuchâtelois roulent en faveur de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales. Pour les 15 organisations, il importe que la Suisse dise OUI le 24 novembre. Désireuse que le OUI l'emporte également dans le Canton de Neuchâtel, les 15 organisations mènent une campagne commune aux airs neuchâtelois en mettant en ligne la page www.oui-mobilite-rail-et-route.ch sur laquelle elles écrivent : « De grands projets ferroviaires et routiers pour plus de deux milliards de francs sont en cours dans le Canton de Neuchâtel. Sans l'argent des automobilistes de toute la Suisse et de la Confédération, ces projets seraient irréalisables. Le Canton de Neuchâtel bénéficie pleinement de la solidarité confédérale et doit faire montre de la même ouverture lorsque d'autres régions attendent impatiemment que des projets routiers et ferroviaires se réalisent chez elles. »

Président de RouteSuisse et Vice-Président de l'usam, **Pierre-Daniel Senn** insiste sur le fait qu'un certain niveau de prospérité nécessite un certain niveau de mobilité et que toute atteinte à la mobilité et tout retard dans le traitement des bouchons impacteront négativement la prospérité. Les embouteillages causent un gaspillage de temps et d'argent. Pierre-Daniel Senn rajoute que pour garder les meilleurs salaires, les meilleures écoles et formations professionnelles, les meilleurs hôpitaux, etc., il est impératif de dire NON aux bouchons et donc de voter OUI le 24 novembre prochain.

Peter Goetschi, Président central du TCS suisse rappelle que le TCS a publié récemment un rapport qui atteste de la performance des autoroutes suisses, en termes de sécurité. Les accidents sont non seulement moins nombreux que sur les autres routes, ils sont surtout aussi moins graves. Seules 11% des victimes (blessées ou tuées) y sont recensées. Par kilomètres parcourus, c'est sept fois moins qu'ailleurs. Peter Goetschi donne aussi des chiffres parlants : « Nos autoroutes assument le plus important volume de notre mobilité : 41% de la totalité du trafic routier et 74% du trafic routier de marchandises. Malgré la charge importante, elles offrent un très bon niveau de sécurité. En effet, en 2023, 14% des accidents ont eu lieu sur les autoroutes, 21 % sur les routes hors localités et 65% sur les tronçons en localités.

Didier Calame, Conseiller national et entrepreneur, veut couper court à la polémique sur les terres agricoles : « Le projet n'entraîne aucune perte de terres cultivables. Aux endroits où des sections de routes nationales sont renouvelées, l'éventuelle occupation de terres cultivables doit être compensée. La surface nécessaire à la réalisation des projets soumis au vote n'est que de huit hectares, soit nettement moins que la surface moyenne d'une seule exploitation agricole (21,5 hectares). Lorsque l'aménagement des routes nationales exige



l'occupation de surfaces d'assolement, celles-ci doivent être compensées compte tenu de leur qualité avec le soutien des cantons concernés. ». Au sujet du financement des projets, Didier Calame explique que les projets autoroutiers seront financés indépendamment des charges de fonctionnement ordinaire de la Confédération et aussi indépendamment du trafic ferroviaire. Les moyens financiers nécessaires à l'entretien et à l'aménagement des routes nationales proviennent du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), que le peuple suisse a plébiscité à 61.9%, et le Canton de Neuchâtel à 76.9%, au mois de février 2017.

Damien Cottier, Président de l'UNAM, rappelle que le rail et la route sont complémentaires. Il déclare: « La Suisse investit massivement dans son réseau ferroviaire (5 à 6 milliards par an) mais celui-ci ne couvre qu'une partie de la mobilité voyageurs (15%) ou marchandises. Même en continuant d'investir, ce qui est prévu, il ne sera pas possible de modifier fondamentalement ces proportions. Le trafic routier reste un acteur essentiel. Il est indispensable dans les régions décentralisées. Opposer rail et route est un combat d'arrière-garde.». Le Conseiller national conclut en soulignant que le projet protège l'environnement et réduit les émissions : « En fluidifiant la circulation, on limite les émissions de gaz à effet de serre et les particules fines. Des routes où l'on roule à vitesse constante, c'est plus écologique qu'une succession de freinages et d'accélération. De plus le trafic routier sera de plus en plus respectueux du climat (mobilité électrique, hydrogène, ...) ce qui s'inscrit dans la stratégie carbone suisse (net zéro en 2050). »

Neuchâtel, 7 novembre 2024

