



Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication (DETEC)
Monsieur le conseiller fédéral Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Soumission électronique: via konsultationen@bav.admin.ch

Berne, 08. Octobre 2026 / DK

Procédure de consultation « Réponse multimodale aux besoins de mobilité : Transports 45 »

Prise de position de l'Automobile Club de Suisse

Personne de contact pour tout renseignement complémentaire :
Simone Gianini, président central de l'Automobile Club de Suisse (ACS)
simone.gianini@acs.ch, tél. 076 679 22 44

Monsieur le Conseiller fédéral Rösti,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir invités à prendre position dans le cadre de la procédure de consultation susmentionnée.

En tant que membre de routesuisse, l'ACS soutient la prise de position de cette dernière sur les différents points du projet. Les points suivants revêtent une importance particulière pour les intérêts de nos membres, raison pour laquelle nous souhaitons les mettre brièvement en évidence ci-après :

Constatations générales :

D'une manière générale, l'ACS salue la planification coordonnée et multimodale des infrastructures prévue par le Conseil fédéral, qui permet de développer de manière complémentaire la route, le rail et les transports d'agglomération, afin que l'ensemble de ces modes de transport contribuent, dans une perspective globale des transports, à répondre aux besoins de mobilité en Suisse.

Il ne faut toutefois pas perdre de vue **l'importance capitale que revêt notre infrastructure routière pour l'économie et la population, ainsi que pour le transport de marchandises et notre sécurité d'approvisionnement.**

Le projet met principalement l'accent sur le développement de l'infrastructure ferroviaire. Or, étant donné que **72 % des kilomètres-personnes parcourus** chaque année sont imputables au transport individuel motorisé (TIM) et à la route, et que 45 % du TIM ainsi que **72 % du transport de marchandises transitent par le réseau des routes nationales – qui ne**



représente que 3 % de l'ensemble du réseau routier suisse –, l'importance accordée au développement de l'infrastructure routière est insuffisante.

L'ACS s'engage pour que les différents modes de transport ne soient pas opposés les uns aux autres. Ce principe devrait également être respecté dans le cadre du projet « Transports '45 ». Nous demandons donc une approche mieux équilibrée entre le développement des infrastructures ferroviaires et routières

Par ailleurs, nous constatons que le projet ne tient pas suffisamment compte des **progrès et des avancées technologiques** qui, à l'horizon 2045 et au-delà, influenceront de manière déterminante la **gestion du trafic**. À titre d'exemple, on peut citer la **conduite automatisée** qui, notamment, mais pas uniquement dans le domaine des **transports publics**, devrait permettre d'améliorer considérablement l'utilisation des **capacités existantes** d'ici 2045. Il convient également de tenir compte de ces **évolutions et de ces possibilités** dans les études ainsi que dans les conclusions qui en seront tirées.

Articulation des programmes de développement

L'ACS demande une **articulation systématique entre les projets de routes nationales et les programmes d'agglomération**. Cette exigence se justifie notamment par le fait que, selon l'Office fédéral de la statistique, **72 % des kilomètres-personnes parcourus en Suisse le sont sur la route** et qu'un tiers des trajets effectués dans les transports publics s'effectuent sur la route.

À cela s'ajoute que, selon les statistiques de financement de la Confédération, **l'ensemble des déplacements à pied et à vélo doit également être attribué au mode de transport routier**, puisqu'ils s'effectuent sur la route.

Dès lors que les routes nationales et les transports d'agglomération influencent **le même système de transport** et sont tous deux financés par le FORTA, l'ACS estime que les **décisions politiques correspondantes doivent également être coordonnées**.

Une **approche globale des transports** n'est crédible que si la construction des routes nationales et les programmes d'agglomération sont **étroitement liés sur les plans politique et matériel**.

Le projet commun doit également refléter cette approche globale des transports sur le plan politique : les décisions relatives aux **projets de routes nationales et aux programmes d'agglomération doivent donc être formellement liées et traitées conjointement**, afin que l'approche multimodale ne se limite pas au niveau de la planification, mais se reflète également dans les **décisions politiques**.

Refus des mesures de substitution prévues en lieu et place de la suppression des goulets d'étranglement :

S'agissant de l'augmentation des capacités par l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence et par des réductions ponctuelles et limitées dans le temps de la vitesse, nous constatons qu'il manque des éléments démontrant leur efficacité ainsi que des données précises indiquant dans quelle mesure ces mesures permettraient d'augmenter les capacités et pendant combien de temps elles seraient effectivement efficaces.

À cet égard, le DETEC, respectivement l'OFROU, doit fournir les chiffres précis avant que de telles mesures puissent être envisagées comme alternatives aux projets d'aménagement.

Refus de la suppression de projets de suppression des goulets d'étranglement jusqu'ici prévus dans le PRODES sur le réseau des routes nationales :



Au vu des aspects mentionnés, l'ACS s'oppose également à la **suppression des 31 projets du STEP**. Elle demande que les projets concernés soient maintenus au stade de la planification et mis en œuvre dès qu'ils seront prêts à être réalisés. Elle demande en outre que les **coûts induits par l'absence d'aménagement** soient pris en compte dans l'évaluation des variantes d'aménagement et de substitution. Outre l'impact immédiat sur les capacités, il convient notamment de prendre en compte les **conséquences à long terme en matière de trafic de report, de sécurité routière, de sécurité d'approvisionnement et de résilience du réseau**, ce qui n'est pas le cas jusqu'à présent.

Nous vous faisons également parvenir, par la même occasion, le **questionnaire que nous avons dûment rempli**. En notre qualité de **représentants des intérêts des automobilistes**, nous y prenons principalement position sur le **Programme de développement stratégique des routes nationales (STEP)** et sur le **programme « Trafic d'agglomération »**. Pour les différents programmes d'agglomération et projets routiers, nous vous renvoyons en outre aux prises de position distinctes de nos sections ACS.

Nous vous remercions par avance de bien vouloir prendre connaissance de notre prise de position et d'en tenir compte. Nous restons volontiers à votre disposition pour toute question complémentaire.

Avec nos meilleures salutations

Automobile Club de Suisse

David Kalensky
Secrétaire général

L'ACS

L'Automobile Club de Suisse (ACS) a été fondé le 6 décembre 1898 à Genève. Il s'agit d'une association regroupant des automobilistes suisses dont l'objectif est de défendre les intérêts liés à la politique des transports, à l'économie, au tourisme, au sport ainsi qu'à d'autres domaines en rapport avec la mobilité privée motorisée. L'ACS accorde une attention particulière à la législation sur la circulation routière et à son application et s'engage en faveur de la sécurité routière.