

# Mobilité en Suisse : le Parlement a accepté le concept de la Croix Fédérale et assure son engagement financier

**Les infrastructures routières et ferroviaires sont complémentaires, elles doivent répondre aux besoins de la mobilité de chacun. Celles-ci nous garantissent une alternative de nos déplacements. Les exigences de notre mobilité et la croissance de notre population exigent des moyens financiers conséquents et une vision de notre futur de la part des Autorités en concertation avec la population. Le Parlement fédéral a accepté, durant la session d'été, d'allouer près de 30 milliards de francs pour améliorer ces prochaines années les infrastructures routières, du rail et celles des agglomérations.**

Ces décisions sont le fruit d'un travail de fond au sein des instances politiques et en particulier du Conseil fédéral ainsi que des commissions des transports du parlement. Relevons que les votations populaires de 2014 et 2017 ont garanti le financement des infrastructures ferroviaires (FAIF), celui des routes nationales et du trafic des agglomérations (FORTA). Cette sérénité des ressources financières permet à la Confédération, en concertation avec les cantons et les agglomérations, d'établir la planification des investissements sur le long terme, de l'entretien et du développement de nos infrastructures. Toutefois le succès dépendra de la qualité des solutions proposées et ne pourra être mis en œuvre sans une concertation locale. Aussi, la planification des réseaux doit être coordonnée sans délai par les plans directeurs cantonaux et communaux, afin de s'assurer du bien-fondé des projets sur le long terme.

A la fin de cette décennie, s'achèvera le projet ferroviaire du siècle qui permettra d'assurer en toute sécurité des vitesses de l'ordre de 200 km/h sur les deux autoroutes du rail entre le nord et le sud des Alpes. Il permettra une alternative performante à la route pour le transit routier à travers les Alpes et assurera la diminution du trafic des poids lourds à travers notre pays. Mais le réseau ferroviaire a été conçu pour des machines à vapeur et des vitesses marginales, il y a plus d'un siècle,

sans aucune modification majeure des tracés, excepté la ligne reliant Berne à Olten. Il y a des diversités importantes de la vitesse commerciale, sur le réseau, en particulier en suisse occidentale et orientale. Les lignes ferroviaires ne sont plus adaptées aux attentes des usagers aussi, la vitesse et la capacité sur le réseau des grandes lignes doivent être les deux paramètres de dimensionnement de l'infrastructure de la **Croix Fédérale de la mobilité** pour garantir l'attractivité du réseau ferroviaire auprès de notre population et par ricochet diminuer la surcharge du trafic routier. Le réseau routier conçu dans les années 50, doit prendre en compte les projections futures du trafic et en particulier les nœuds de trafic qui engendrent des goulets d'étranglements.



Olivier Français, Conseiller aux Etats du Canton de Vaud

«Le réseau routier conçu dans les années 50, doit prendre en compte les projections futures du trafic et en particulier les nœuds de trafic qui engendrent des goulets d'étranglements.»

Durant cette décennie, il y a lieu de déployer cette stratégie de développement sur tout le territoire et réaliser la **Croix Fédérale de la mobilité** du réseau routier et ferroviaire et réévaluer, en particulier l'axe est-ouest et de la suisse centrale vers Bâle.

Une planification des besoins pour garantir la mobilité de ces prochaines décennies est indispensable pour assurer les besoins de mobilité dus à la croissance démographique et assurer le développement économique de la Suisse.

