

Communiqué de presse

Statistique des embouteillages 2020: des heures de bouchons malgré le semi-confinement dû au Covid-19

Le réseau routier national atteint ses limites de capacité – c’est ce que relève très clairement le rapport sur la circulation sur les routes nationales publié aujourd’hui par la Confédération. Le développement des infrastructures est donc une urgence absolue pour le bien de l’économie et de l’environnement et pour éviter des coûts supplémentaires massifs. Si le semi-confinement dû au Covid a légèrement réduit l’engorgement du trafic sur les routes suisses, le nombre des heures d’embouteillage a à nouveau augmenté en raison de l’augmentation massive du trafic individuel sur les routes suite aux mesures d’assouplissement du Conseil fédéral en été 2020.

Les heures d’embouteillage sont au nombre total de 22’575 en 2020 – malgré le semi-confinement du printemps 2020 dû au Covid. Si cela représente en moyenne une diminution de 25,3 % par rapport à l’année précédente, une analyse détaillée tenant comptes du semi-confinement montre que l’engorgement du trafic a été fortement réduite au printemps 2020. Durant cette période, pratiquement seul le secteur du transport routier empruntait les routes suisses pour assurer l’approvisionnement et l’enlèvement des déchets en Suisse. Dès que le trafic individuel a pu reprendre suite à la levée des restrictions, l’impact de la congestion progressive du trafic est redevenu évident.

Cela étant, il est réjouissant de constater que le problème a été reconnu par l’Office fédéral des routes OFROU compétent en la matière et que des premières mesures ont été prises, même si elles doivent encore être intensifiées. L’Association suisse des transports routiers ASTAG soutient les mesures déjà engagées par l’OFROU. Cependant, les heures d’embouteillage sur le réseau routier national n’ont cessé d’augmenter depuis qu’elles sont enregistrées, et dans l’optique d’un développement « normal » du trafic, le réseau routier national est très près d’atteindre ses limites de capacité. Le fait que le nombre d’heures d’embouteillage augmente plus rapidement que le nombre de kilomètres parcourus illustre bien cette situation. Or, cette tendance a des conséquences fatales pour l’économie et l’environnement.

Dès lors, l’ASTAG continue à exiger une révision systématique des axes principaux en coordination avec l’aménagement des axes secondaires. Les infrastructures routières des cantons et des agglomérations doivent être développées rapidement et sans retard car c’est le seul moyen pour améliorer la fluidité du trafic de manière globale et efficace et d’éviter les embouteillages coûteux. «Chaque heure d’embouteillage évitée vaut son pesant d’or!», souligne Thierry Burkart, président central de l’ASTAG, car les embouteillages n’engendrent pas seulement des coûts supplémentaires massifs dus à la perte de productivité pour la branche des transports et pour l’économie. Les dommages environnementaux, dus entre autres

au trafic stop & go, sont un autre des aspects négatifs du problème croissant des embouteillages. L'engorgement du trafic est également source de stress, d'accidents, de retards et de coûts supplémentaires massifs pour l'économie.

Pour de plus amples informations:
ASTAG Association suisse des transports routiers
Reto Jaussi
079 416 39 65
Berne, le 25 juin 2021