

Combien de kilomètres de routes locales ou communales compte la Suisse?

## Personne ne connaît les chiffres exacts

**Berne, 18.07.2008 – Personne ne sait exactement à la Confédération combien de kilomètres mesure réellement le réseau suisse des routes locales ou communales. L'Office fédéral de la statistique a provisoirement suspendu la mise à jour des chiffres à ce sujet pendant que les Offices fédéraux du développement territorial et de l'environnement tentent de prouver dans un rapport publié l'automne dernier que la longueur des routes locales et des chemins a fortement augmenté entre 1972 et 2003. Mais ces données aussi sont à considérer avec prudence, car elles ne donnent pas une idée précise du nombre de kilomètres que comptent effectivement les routes locales ou communales de Suisse.**

Depuis le 31 décembre 1984, donc depuis presque 24 ans, l'Office fédéral de la statistique (OFS) indique le même chiffre pour la longueur du réseau des routes communales suisses, soit 51 500 kilomètres. Renseignement pris auprès de l'OFS, il apparaît que ce dernier a certes l'intention de déterminer la longueur actuelle du réseau des routes communales, mais que ce projet s'est enlisé, si bien qu'il a été provisoirement suspendu. L'OFS est incapable de préciser quand ces travaux reprendront et quand les nouvelles données seront disponibles.

Vers le milieu du mois de novembre 2007, il semblait que les incertitudes concernant la longueur actuelle du réseau des routes communales appartenaient définitivement au passé. A cette époque, les Offices fédéraux du développement territorial (ARE) et de l'environnement (OFEV) ont publié le rapport intitulé «Le paysage sous pression – Suite 3». On trouve dans ce rapport un chiffre intéressant sur le réseau suisse des routes locales et des chemins: entre 1972 et 2003, la longueur de ce réseau aurait augmenté de presque 59 700 kilomètres.

Selon l'ARE et l'OFEV, 60% des routes nouvellement aménagées, soit 35 600 kilomètres, sont des chemins carrossables de quatrième et de cinquième classe, larges de 1,8 mètre au moins et présentant souvent une bande herbeuse en leur milieu ou des sentiers champêtres, forestiers ou cyclables qui ne sont en règle générale pas ouverts aux

trafic motorisé public et qui ne sont praticables le plus souvent que pour des véhicules tout-terrain. Un peu plus de 22% du total de ces 59 700 kilomètres, soit 13 300 kilomètres, sont des routes de troisième classe larges d'au moins 2,8 mètres et provenant de l'aménagement de chemins de quatrième ou cinquième classe.



Route de 3<sup>e</sup> classe



Chemin carrossable de 4<sup>e</sup> classe



Chemin champêtre, forestier ou cyclable de 5<sup>e</sup> classe

En d'autres termes, l'augmentation du nombre de routes enregistrée ces dernières années concerne avant tout les routes nécessaires aux habitations, donc à la desserte, et non pas les routes servant en priorité à la circulation routière.

### Curieux calcul

L'OFS indique pour l'année 1972 une longueur de 42 500 kilomètres pour le réseau des routes communales, soit environ 9000 kilomètres de moins que lors de la suspension de la mise à jour de ces chiffres par l'OFS en 1984. Si on part du total indiqué dans le rapport ARE/OFEV, on constate que le réseau des routes communales ou locales a augmenté de 50 700 kilomètres depuis 1985 pour atteindre 102 200 kilomètres en 2003, ce qui équivaut à environ un doublement de ce réseau routier depuis 1984. En y ajoutant les réseaux des routes cantonales (18 090 km) et nationales (1760 km), on arrive à une longueur totale du réseau routier suisse de 122 050 kilomètres.

Paraissant logique et simple à première vue, ce calcul ne résiste pas à une analyse sérieuse. Les données avancées par l'ARE et l'OFEV ne proviennent pas de mesures effectives dans le terrain, mais de la saisie des marquages figurant sur les cartes nationales de Swisstopo. Commentaire de Reto Camenzind, collaborateur de l'ARE: «Nos chiffres représentent un ordre de grandeur et ne sont pas comparables aux indications de l'OFS.» Et d'ajouter que ce rapport ne précise pas non plus par quels moyens de transport les routes et chemins locaux sont effectivement utilisés.

En d'autres termes, on ne sait toujours pas et on ne saura pas avant longtemps quelle est la longueur effective du réseau des routes communales suisses. C'est navrant pour un pays qui inventorie et calcule à la virgule près l'effectif de ses vaches, le volume exact des gaz à effet de serre produits et résorbés par la faune et la flore ou encore lesdits coûts externes des transports et dont les autorités prétendent informer précisément sur ces faits.

## Méthodes contestables

Les données ARE/OFEV concernant les routes locales et les chemins suscitent encore bien d'autres questions méthodologiques. La principale interrogation s'énonce comme suit: «Pourquoi les routes et chemins locaux supprimés depuis 1972 ne sont-ils pas déduits du résultat final et pourquoi le rapport indique-t-il, en lieu et place, la somme globale des routes locales et chemins nouvellement aménagés?» routesuisse a posé cette question à l'ARE qui a été contraint d'admettre son bien-fondé et qui a promis de faire les recherches nécessaires d'ici au début du mois d'août. On attend avec intérêt la réponse ou plutôt la justification de l'ARE.

Autre aspect choquant: alors que les données publiées par l'ARE et l'OFEV *ne sont pas* conformes à celles de l'OFS, la télévision suisse – entre autres médias – ne s'est pas gênée d'en tirer des gros titres, faisant croire à la population qu'il y avait eu en Suisse entre 1972 et 2003 un véritable boom de construction routière sans aucun rapport avec le développement économique réel. Cette interprétation n'est pas seulement simpliste; elle est surtout fautive. Même si on veut croire les chiffres avancés par le rapport ARE/OFEV, toute personne qui ne ferme pas les yeux devant le progrès économique exceptionnel qu'a connu la Suisse durant cette période comprendra aussi facilement que le développement de l'habitat, l'avancée technologique, la motorisation et la mécanisation ainsi que le croissance du secteur touristique ont forcément entraîné la construction de routes nouvelles ou l'élargissement et le reclassement de chemins non seulement sur le Plateau suisse, mais aussi et même surtout dans les régions de montagne.

Si déjà on veut parler d'un boom de la construction routière, il faut être conscient que celui-ci a été déclenché par le débat sur la mort des forêts au début des années quatre-vingts. Les maladies des arbres diagnostiquées à l'époque étaient en effet dues pour une bonne part à l'entretien insuffisant, voire inexistant, des forêts. Or, pour exploiter systématiquement une forêt, il faut des machines lourdes et celles-ci ont besoin de routes forestières bien aménagées pour se déplacer.

## La route est sous pression et non pas le paysage

Selon la statistique de la superficie 1992/97 établie par l'OFS, plus de 93% de l'utilisation du sol suisse reviennent aux terres agricoles (37%), aux forêts et aux buissons (31%) ainsi qu'aux sols improductifs (25,5%). Les surfaces vouées à l'habitat ne représentent que sept pour-cent de cette superficie. La route en occupe 28%, soit à peine deux pour-cent de la surface totale.

Selon les données officielles de l'OFS, le réseau routier mesurait en 2006 un peu plus de 71 300 kilomètres au total. Plus de 1700 kilomètres étaient des routes nationales, plus de 18 100 kilomètres des routes cantonales et environ 51 500 kilomètres des routes communales (relevé de 1984). En 2006 toujours, 60,4 milliards de véhicules-kilomètres ont été effectués sur l'ensemble de ce réseau routier, dont près de 5,6 milliards pour le transport de marchandises. La longueur totale du réseau routier suisse était de 61 130 kilomètres en 1972 (routes nationales: 770 km; routes cantonales: 17 860 km;

routes communales: 42 500 km). A cette époque, ce réseau routier supportait un trafic de 30,9 milliards de véhicules-kilomètres dont 2,5 milliards pour le transport de marchandises.

Face à ces chiffres, il s'avère que ce ne sont pas les routes qui font pression sur le paysage, mais que ce sont bien plus les routes qui subissent une pression croissante en raison de la forte augmentation du trafic entre 1972 et 2006. Ce constat vaut surtout pour les routes nationales qui assument aujourd'hui plus d'un tiers du trafic total. Si en 1972 environ 500 000 véhicules-km étaient effectués sur un kilomètre de route, on comptait plus de 850 000 véhicules-km en 2006 (pour les routes communales, il faut se baser sur les chiffres de 1984 donnés par l'OFS). Cette différence équivaut à une croissance de 70 pour-cent en l'espace de 34 ans, soit une progression de plus d'un pour-cent et demi par an. L'aménagement du réseau routier a donc progressé moins rapidement que la demande de prestations routières. Il prend même constamment du retard, notamment en ce qui concerne le réseau des routes nationales.

