

Séparation des courants de trafic: il faut des routes contournant largement les agglomérations

## Quel est l'avenir du réseau des routes nationales?

Berne, 13.08.2010 – Il y a longtemps que les routes nationales ne remplissent plus correctement leur tâche de liaisons fonctionnelles et performantes pour le trafic à grande distance entre les métropoles et les différentes régions du pays. C'est une évidence pour routesuisse – Fédération routière suisse FRS. La future planification de l'infrastructure routière devra donc se focaliser sur des routes contournant largement les agglomérations. Voilà la seule manière d'empêcher que le trafic à grande distance ne soit entravé par le trafic local et régional qui a été écarté des villages et des villes pour décharger les centres urbains et les quartiers d'habitation. En 1960 déjà, le Conseil fédéral avait annoncé ces routes de contournement.

Après près de 50 ans de travaux, 1789 kilomètres de routes nationales étaient en service à la fin 2009, ce qui équivaut à 94% du réseau actuellement planifié (1892 km). Plus de 70% des routes nationales ouvertes au trafic ont plus de 30 ans d'âge et une partie d'entre elles exigent des assainissements urgents. De surcroît, près de deux cinquièmes du trafic routier global se déroule sur le réseau des routes nationales. Rien d'étonnant dans ces conditions à ce que l'on doive enregistrer plus de 7500 heures de bouchons, soit 312 jours par an, sur les autoroutes. Il y a douze ans déjà, l'Office fédéral des routes relevait ce qui suit dans son rapport annuel de 1998 (traduction de l'allemand): «La surcharge du réseau principal provoquera un déplacement du trafic vers le réseau



routier subordonné dont le standard de sécurité est plus bas. Il s'en suivra un risque d'accident accru et finalement l'effondrement du trafic.» Pareilles effondrements du trafic menacent avant tout les tronçons des routes nationales proches des agglomérations et entre les grandes villes du pays. En additionnant tous les bouchons sur toutes les routes, on constate que ces problèmes

de circulation provoquent chaque année des dommages économiques pour un montant d'environ 1,5 milliard de francs. Ces bouchons et ces pertes s'expliquent par l'absence de dites redondances (routes d'évitement de même qualité) sur le réseau des routes nationales. Ce constat concerne par exemple les tronçons Genève–Lausanne, Luterbach–Härkingen–Wiggertal ou encore, Baden–Zurich–Winterthour.

### **Les routes nationales sont en fait une suite de contournements de localités**

C'est une évidence: depuis quelques années déjà, le réseau des routes nationales n'est plus ce qu'il devrait être, à savoir un ensemble de liaisons routières fonctionnelles et performantes pour le trafic à grande distance entre les métropoles et les différentes régions du pays. Sous l'impression de la dite «mort des forêts» et de l'agitation provoquée par les «épisodes de smog», la politique des transports a manqué depuis 25 ans à son obligation de développer l'infrastructure routière de manière à ce qu'elle réponde aux besoins et garantisse un déroulement ordonné et si possible sans dérangement du trafic.

Dans les régions à forte densité démographique, les routes nationales absorbent une grande partie du trafic origine-destination, source et intérieur. Elles garantissent de surcroît l'accessibilité des centres économiques, déchargent les centres urbains et apportent ainsi une contribution notable à la qualité de la vie et à la fonctionnalité des villes et des agglomérations. Cette évolution a cependant pour conséquence que les autoroutes proches des villes assument le rôle de liaisons routières locales et régionales, de sorte que le trafic interrégional est fréquemment entravé, voire carrément bloqué.

Déjà au moment de la planification du réseau des routes nationales, donc il y a un demi-siècle environ, le Conseil fédéral avait mis en garde contre cette problématique d'un transfert excessif de trafic des réseaux routiers urbains vers les autoroutes qui affecterait la fonction de réseau routier à hautes performances que doivent assumer les routes nationales. Dans son message du 5 février 1960 sur la définition du réseau des routes nationales, le gouvernement relevait en substance ce qui suit: la conception des jonctions et la capacité d'absorption du réseau routier local immédiatement influencé doivent garantir que le trafic de transit sur les routes express se déroule sûrement et rapidement malgré les intervalles rapprochés entre les jonctions et l'utilisation accrue de ces dernières dans les zones urbaines. Lorsque le réseau des routes nationales a été approuvé par l'Assemblée fédérale en 1960, 230 jonctions autoroutières étaient prévues. Actuellement ce nombre a presque doublé pour atteindre 420. Sur la longueur totale d'environ 1800 kilomètres du réseau des routes nationales, on compte donc en moyenne près d'une jonction tous les quatre kilomètres. On peut ainsi réellement qualifier les routes nationales d'ensemble de routes de contournement reliées entre elles.

### **Ajouter des routes contournant largement les agglomérations**

Même si le réseau des routes nationales planifié en 1960 sera sans doute terminé en 2020, soit 60 ans après le début des travaux (!), les infrastructures de transport sont

loin d'être achevées en Suisse compte tenu des perspectives de croissance (population, économie, transports). Au moment de la planification déjà, le Conseil fédéral a annoncé dans le message mentionné plus haut divers élargissements du réseau. Le gouvernement relevait à ce propos que la construction de contournements urbains ne se justifiait qu'à partir du moment où la capacité des voies express intra-urbaines serait épuisée. Dans cette phase il s'agira, selon le Conseil fédéral, de compléter le système des voies express par des routes contournant plus largement les agglomérations.

Cette phase a précisément commencé avec le lancement du programme visant à éliminer les goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. Il s'agit de supprimer les principaux obstacles qui se dressent devant le trafic interrégional. Les cantons ont relevé d'autres points faibles, mais la Confédération les a pour l'instant reportés. Il faudrait pourtant dès à présent commencer la planification et concrétiser les idées sur la forme que devra avoir le réseau des routes nationales en l'an 2050. Par analogie au concept Rail 2000 (une heure de trajet entre les grandes destinations), il faudrait mettre l'accent sur la réalisation de routes fonctionnelles et performantes pouvant absorber un important trafic entre les grandes agglomérations suisses. A cet effet, il s'agirait prévoir des routes contournant largement les agglomérations afin d'empêcher que le trafic à grande distance ne soit constamment entravé par le trafic local et régional écarté des villes et des villages pour décharger les centres urbains et les quartiers d'habitation.

L'achèvement du réseau des routes nationales, les aménagements courants, les compléments apportés au réseau ainsi que le nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales coûteront près de 33 milliards de francs selon les extrapolations de la Confédération. 31,6 autres milliards sont annoncés par le Conseil fédéral ou, plus précisément, par le DETEC pour la suppression prévue des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales. Au total donc, un montant de quelque 65 milliards de francs (voir tableau ci-dessous) sera nécessaire pour maintenir ou rétablir l'efficacité et la fonctionnalité du réseau des routes nationales. Or, à peine la moitié de cette somme est actuellement préfinancée.

