



# OUI, LE RÉSEAU AUTOROUTIER A BESOIN D'ÊTRE DÉVELOPPÉ

AGEFI - 10.01.2019

## LES DÉCISIONS POLITIQUES PRISES CES DERNIÈRES ANNÉES VONT PERMETTRE D'ADAPTER LE RÉSEAU AUTOROUTIER SUISSE À L'ÉVOLUTION RAPIDE DU TRAFIC. IL IMPORTE QUE LA NOUVELLE CONSEILLÈRE FÉDÉRALE EN CHARGE DES TRANSPORTS POURSUIVE DANS CETTE VOIE RÉALISTE ET PRAGMATIQUE.

Le Conseil fédéral envisage d'élargir une partie du réseau autoroutier à deux fois trois pistes, en particulier sur l'axe Est-Ouest entre les grandes agglomérations et autour de ces dernières. Cette information, à laquelle la presse des premiers jours de l'an s'est efforcée de donner un caractère spectaculaire, ne constitue pas tout-à-fait un scoop. Elle est tirée de la «vision à long terme des routes nationales» exposée au chapitre 2.4.3 du Message transmis aux Chambres en septembre 2018. On y parle d'«idées directrices», sans «aucun horizon temporel concret», qui serviront «d'orientation pour la planification future des infrastructures de transport».

Quelques politiciens de gauche ont pourtant saisi la perche qu'on leur tendait. Ils ont fustigé une vision dépassée, dénoncé un retour aux années soixante, ou septante, exigé d'autres formes de mobilité, revendiqué un financement privilégié des transports publics... Un retour aux années nonante, en quelque sorte...

On devrait plutôt se réjouir que le gouvernement ait le courage d'inscrire de telles perspectives dans sa planification. Ce n'est pas parce qu'on ignore de quoi l'avenir sera fait qu'on peut se permettre de renoncer à une planification à moyen et long terme. La réalité nous a montré, par exemple, un «an 2000» beaucoup moins futuriste que ce que certains imaginaient autrefois; et si notre société a certes connu de grands bouleversements depuis une vingtaine d'années, les bases du transport routier et ferroviaire sont néanmoins restées globalement les mêmes. Il est donc légitime de prévoir assez tôt l'adaptation des infrastructures à la croissance du trafic. En l'occurrence, le réseau autoroutier suisse, conçu il y a une cinquantaine d'années, absorbe un trafic qui a plus que doublé depuis 1990 et une évolution de la capacité devient donc pressante.

On peut par ailleurs remarquer que la multiplication des heures passées dans les embouteillages (près de 26'000 en 2017) n'entraîne pas une diminution du trafic, comme

certaines le souhaiteraient. Les infrastructures ferroviaires sont aussi surchargées que les infrastructures routières, et à moins d'assigner tous les Suisses à résidence, il est indispensable de leur permettre de se déplacer dans des conditions décentes.

Après des années de retard dans le développement des infrastructures de transport, en particulier sur le réseau autoroutier, la politique suivie par Mme Doris Leuthard a marqué un retour au réalisme et au pragmatisme. Un fonds de financement a été créé et un programme de développement stratégique a vu le jour, qui prévoit un certain nombre de projets concrets à l'horizon 2030. L'arc lémanique en profitera, notamment dans l'Ouest lausannois.

Il importe aujourd'hui que la nouvelle conseillère fédérale en charge de la politique des transports poursuive dans cette voie réaliste et pragmatique, en concrétisant, selon le calendrier prévu, les engagements pris envers la population.