

Infrastructures routières



En 2010, près de 16 000 heures de bouchons ont été comptabilisées, soit une hausse de 35% par rapport à 2009. GÉRALD BOSSHARD

Doris Leuthard s'attaque aux bouchons routiers

Judith Mayencourt
Berne veut compléter le réseau autoroutier, menacé d'asphyxie. Des mesures techniques sont prévues pour fluidifier le trafic

Vous avez l'impression de passer votre vie dans les bouchons? Ce n'est pas qu'une impression. Les chiffres officiels présentés hier par Doris Leuthard donnent le tournis. Depuis 1990, le nombre de kilomètres parcourus sur les autoroutes a doublé. Cette utilisation massive du réseau se traduit par une augmentation impressionnante des embouteillages. En 2010,

près de 16 000 heures de bouchons ont été comptabilisées, en augmentation de 35% par rapport aux résultats mesurés en 2009. Et d'ici à 2030, c'est 400 kilomètres du réseau autoroutier qui seront régulièrement surchargés, prédit l'Office fédéral des routes.

Extension du réseau

Trop, c'est trop. La ministre des

Transports prend le taureau par les cornes. Doris Leuthard propose d'élargir le réseau autoroutier, défini il y a cinquante ans, et qui, s'il n'est pas encore totalement achevé, est sérieusement sous-dimensionné sur le plateau suisse. «Les habitudes de vie et de mobilité ont changé. Nous devons en tenir compte et nous attaquer aux goulets d'étranglement», a-t-elle expliqué hier.

Ainsi, 376 kilomètres de routes cantonales seront intégrés au réseau des routes nationales. Sur l'arc lémanique, la part est congrue. Le contournement de Morges fait partie du paquet. En revanche, le projet de traversée du lac, à Genève, n'a pas été retenu, ce qui suscite l'indignation du canton (*lire aussi en page 21*). L'autoroute du Glattal, dans le canton de Zurich, le contournement du Locle et de La Chaux-de-Fonds, et la construction d'un tronçon autoroutier manquant dans l'Oberland bernois complèteront également le réseau des routes nationales.

Vitesse réduite

La mesure coûtera 305 millions de francs à la Confédération, qui devra entretenir ce nouveau réseau jusqu'ici pris en charge par les cantons. Ces derniers verseront 30 millions de francs, le reste sera financé par une augmentation de la vignette autoroutière (*voir encadré*).

Pour fluidifier le trafic, l'Office fédéral des routes (Ofrou) envisage aussi des mesures techniques. La plus spectaculaire? Sans doute l'abaissement progressif de la vitesse autorisée. De 120 km/h, celle-ci pourrait être abaissée à 100, voire à 80 km/h en fonction de la charge de trafic. Aujourd'hui 85 kilomètres d'autoroutes sont déjà équipés d'un système qui permet une réduction temporaire de la vitesse. A terme, on devrait rouler moins vite sur 30% du réseau autoroutier. Cela permettrait-il réellement d'éviter la formation de bouchons dans les points les plus sensibles du réseau? L'Ofrou en est persuadé et se

base sur des expériences très concluantes faites à l'étranger.

Autre mesure envisagée, l'interdiction ponctuelle faite aux poids lourds de dépasser sur les tronçons très chargés, dans les longs tunnels ou encore lorsque la déclivité est forte. Cette disposition pourrait être prise sur près de 300 kilomètres du réseau des routes nationales. En Suisse romande, cela concerne l'échangeur d'Essert-Pittet La Sarraz, où la mesure est déjà partiellement en vigueur.

Enfin, l'Ofrou se félicite du projet-pilote réalisé sur le tronçon Morges-Ecublens. La réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence a permis une amélioration considérable de la fluidité du trafic, en évitant la formation de bouchons. Et cerise sur le gâteau, une réduction de 20% des émissions polluantes. Les nœuds routiers de Berne et de Winterthour pourraient donc prochainement introduire ce système.

La vignette risque de passer à 100 fr.

Le Conseil fédéral a confirmé son intention d'augmenter le prix de la vignette autoroutière, qui passerait de 40 à 100 francs par an. Les touristes, eux, pourront acheter sa petite sœur, une vignette à 40 francs valable deux mois. Ces nouveaux tarifs ne devraient être introduits qu'en 2015. Pour autant que le Parlement dise oui. Car la bagarre s'annonce rude. L'UDC, les milieux routiers et les milieux économiques ont bruyamment protesté hier contre une possible augmentation du prix de la vignette.

Le TCS dénonce le «transfert massif de charges des cantons vers les usagers de la route». Réaction à peine moins musclée de l'ACS qui s'oppose «à l'heure actuelle» à une augmentation de prix qui ne serait pas accompagnée «d'investissements judicieux dans des projets routiers». Economiesuisse condamne sans appel le projet qu'il qualifie de «difficile à comprendre» et estime que l'augmentation de la vignette n'est pas nécessaire «si la route ne subventionnait pas le rail». J.M.T

Les usagers du rail à la caisse...

● Le Conseil fédéral campe sur ses positions. Pas question de soutenir l'initiative de l'ATE «pour les transports publics». Le texte veut utiliser l'impôt sur les huiles minérales pour le rail. Trop dangereux pour le financement des routes auxquelles sont consacrées ces recettes, rétorque Doris Leuthard.

La ministre préfère donc proposer sa propre solution: un contre-projet dont les grandes lignes ont déjà été esquissées. Tout d'abord, un fonds unique pour l'infrastructure ferroviaire. L'argent? La Confédération versera

2,3 milliards. Pour le reste, les cantons sont priés de trouver 200 millions par année pour les installations d'accueil, comme les escaliers ou les quais. Mais, surtout, ce sont les usagers qui devront passer à la caisse. Avec l'augmentation de 10% du prix du billet, ce qui rapporterait 200 millions de francs. Et un plafonnement des déductions fiscales des frais de transports à 3000 fr., ce qui permettrait de dégager 250 millions supplémentaires. Le Parlement décidera d'une première étape d'aménagements jusqu'en 2025 pour 3,5 milliards.

La discussion sera houleuse. Les Verts parlent d'un projet insuffisant. Pour le PLR, le Conseil fédéral s'est trompé de cible en visant les citoyens. Hier, les associations des routiers regrettaient la désaffectation de certains fonds routiers en faveur du rail. Bref, seules les associations des transports publics saluaient le message. Et encore: OuestRail s'offusque du nombre de projets non retenus en Suisse occidentale, notamment le développement de la gare de Genève ou l'amélioration de la ligne Lausanne-Berne. **F.M.U.**