

# Population en hausse, infrastructures saturées

La Suisse est confrontée à l'immense défi d'étendre son réseau autoroutier, si elle veut éviter sa paralysie.

TEXTE | Albertine Bourget

Quatre cent cinq kilomètres de routes nationales seront surchargés en 2020, selon les prévisions du Département fédéral des transports (Detec). Les routes nationales, elles, affichent déjà une hausse de trafic de près de 3% par année, et 18% d'heures d'embouteillage en plus en 2009, en raison d'un réseau ayant atteint ses limites: l'engorgement des routes de Suisse, notamment celles du bassin lémanique, n'a pas fini de faire les gros titres.

Selon une récente étude, la population vaudoise devrait atteindre, en 2040, le million d'habitants. Une croissance exponentielle qui induit des besoins en infrastructures diverses, notamment des logements, et, si la tendance actuelle se poursuit, une mobilité renforcée. Au niveau suisse, c'est «l'équivalent de la population d'une ville comme Lucerne qui vient s'ajouter chaque année à la population résidente», prévient Moreno Volpi, responsable de la communication du TCS.

Début avril, l'Office fédéral des routes rappelait qu'une étude sur le tronçon de l'A1 à hauteur de Morges et de l'Ouest lausannois, censée trouver des solutions à l'engorgement, serait prête en début d'année prochaine. Experts et chercheurs plangent donc sur des solutions plus ou moins ambitieuses: liaisons courtes ou longues, en tunnel ou en surface, mesures d'optimisation de la situation... Pour l'heure, l'utilisation de la piste d'urgence entre Morges et Lausanne soulage les pics de trafic.

Professeur à la Haute école d'ingénierie et de gestion du canton de Vaud (HEIG-VD), Cédric Bornand, par le biais de son entreprise Tabrasco, espère commercialiser la *Sécuflex*. Cette caméra, pour l'heure un prototype, contient un logiciel de détection des mouvements, et est destinée à des systèmes d'application: portes de travail, chantier d'usine et passages piéton. Placée à proximité d'une école ou d'un EMS, elle permettrait aux voitures de s'arrêter uniquement quand le besoin est réel. Et donc, de fluidifier le trafic.

Reste que, selon Moreno Volpi, «des mesures sont nécessaires au niveau de l'infrastructure rail et route, qui a été pensée dans les années 1960, car seule la complémentarité entre ces deux moyens de transport pourra absorber la demande». A moins que les Suisses ne se mettent à écouter les conclusions du Programme national de recherche PNR 54, qui évoquait en janvier dernier le coût des infrastructures du pays, qui s'élève à 65 milliards par an.

Président du comité de direction du PNR 54, Eugen Brühwiler, professeur à l'EPFL, souligne que le rapport ne porte pas sur la saturation des réseaux. Mais, ajoute-t-il, «si l'on suit nos recommandations générales, les questions qu'il faut plutôt se poser sont: faut-il continuer à augmenter la capacité des voies de circulation? Ou plutôt se demander comment atteindre une forme de «décroissance», tout en améliorant la qualité de vie.»

Cette carte routière du début du XX<sup>e</sup> siècle montre à quel point le réseau routier suisse était encore peu développé, en particulier dans les régions de montagnes.

La situation est radicalement différente en 2008: la Suisse possède l'un des réseaux autoroutiers les plus denses au monde. La carte ci-contre indique le trafic voyageur sur route, en millions de personnes par année.



La version complète de la revue  
est en vente sur le site  
[www.revuehemispheres.com](http://www.revuehemispheres.com)