



ADAPTER ENFIN L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE À LA TAILLE DE LA POPULATION

AGEFI - 07.06.2024

« CE TRAFIC EST LA CONSÉQUENCE DIRECTE DE L'ÉCHEC D'UNE AUTOROUTE SOUS-DIMENSIONNÉE QUI N'EST PLUS ADAPTÉE AU BESOIN DE LA RÉGION. »

En novembre de cette année très probablement, le peuple suisse votera sur l'étape d'aménagement 2023 du Projet de développement stratégique des routes nationales suisses (Prodes), qui inclut une troisième voie autoroutière entre Nyon (VD) et Le Vengeron (GE). Cette troisième voie permettra de débloquer le trafic sur l'A1, axe trop souvent saturé. Des bouchons se forment certes aux heures dites «de pointe», mais cette autoroute est suroccupée sur l'ensemble de la journée. Pourquoi? Les raisons en sont essentiellement démographiques.

Rappelons qu'en 1964, année de la construction de l'A1, le district de Nyon comptait 29.000 habitants. Il en dénombre aujourd'hui 107.000 alors que l'A1 n'a connu aucun investissement d'envergure. Cela devrait pourtant aller de soi: les infrastructures doivent être adaptées à l'augmentation de la population. Comme le soulignait récemment le démographe Philippe Wanner (Unige), «à terme il est plus facile et moins coûteux d'adapter les infrastructures à la démographie que le contraire».

Supprimer un goulet d'étranglement autoroutier, ici entre Nyon et le Vengeron, c'est éviter d'importants reports sur le réseau secondaire. Parce que l'A1 connaît constamment des bouchons, les automobilistes font souvent le choix de quitter l'autoroute pour transiter par les localités qui bordent le Léman, que ce soit pour des motifs professionnels ou de loisirs.

Ainsi, les communes qui jouxtent l'autoroute connaissent un trafic reporté considérable, trafic qui pèse lourdement la qualité de vie de la population. C'est le cas, par exemple à Coppet où on a du mal à circuler jusque dans les ruelles, des colonnes de voitures se forment sans cesse devant les commerces et les écoles, avec leurs conséquences en matière de

pollution de sécurité ou simplement de confort. Au fond, ce trafic est la conséquence directe de l'échec d'une autoroute sous-dimensionnée qui n'est plus adaptée au besoin de la région. En effet, ce trafic devrait rester sur l'autoroute.

Rappelons aussi que les routes nationales (autoroutes) sont celles qui connaissent – et de loin – le moins d'accidents et sont ainsi les plus sûres. Ce sont aussi les plus efficaces: elles représentent 3% du réseau routier suisse et absorbent 41% du trafic routier privé et pratiquement 70% du trafic routier de marchandises. Rationnellement et même sans considérer les retombées négatives du report du trafic sur la population des communes qui bordent les autoroutes, c'est bien sur les routes nationales qu'il convient de chercher à concentrer le trafic.

D'aucuns estiment toutefois qu'un élargissement autoroutier génère automatiquement plus de trafic. C'est absolument faux et il convient de battre en brèche cet argument fallacieux trop souvent articulé par des opposants à la voiture. Ce n'est pas parce que l'on construit un nouvel hôpital qu'il y a plus de malades. En élargissant l'autoroute entre Nyon et le Vengeron, il risque bien au départ d'y avoir quelques usagers supplémentaires, mais il s'agit uniquement de ceux qui empruntent les routes du réseau secondaire comme mentionné plus haut parce que l'autoroute est bouchée. Il s'agit d'usagers qui emprunteraient de toute façon l'autoroute s'ils le pouvaient, mais qui se voient contraints de faire actuellement un autre choix.

Un développement autoroutier, constitue une chance pour les infrastructures romandes qu'il convient de saisir pour améliorer la qualité de vie de tous, même de ceux qui n'ont pas de voiture.