

Il faut adapter nos infrastructures autoroutières

L'invité

Christophe Reymond

Directeur du Centre patronal



Nos autoroutes sont toujours plus saturées. L'Office fédéral des routes vient d'annoncer un nouveau record d'heures d'embouteillages sur les routes nationales: 48'807 en 2023, un bond de 22% par rapport à l'année précédente. Ce chiffre impressionnant n'est que le reflet d'une surcharge chronique. Toute augmentation de trafic, même marginale, engendre désormais des conséquences quasi-exponentielles.

Pour les adversaires idéologiques des transports routiers, l'engorgement paraît avoir des vertus expiatoires. Être immobilisé au volant de sa voiture ou de son camion fait prendre conscience de la vanité de ce type de mobilité et doit constituer l'amorce d'une nécessaire pénitence. C'est oublier que le phénomène pénalise tout le monde, pas seulement les utilisateurs de l'automobile ou les habitants des villages bordant les autoroutes et qui subissent les reports de trafic.

Les routes nationales représentent moins de 3% de l'ensemble du réseau routier mais elles absorbent plus de 45% des véhicules-kilomètres parcourus en Suisse. Elles canalisent aussi près de 70% du trafic de marchandises, indispensable à l'approvisionnement des habitants de tout le pays. Y compris ceux des communes où les municipalités prennent des airs horrifiés lorsque des mesures sont envisagées pour fluidifier le trafic routier.

Or il se trouve que les autorités fédérales se sont décidées à agir en proposant une augmentation de capacité sur le péri-

mètre de cinq goulets d'étranglement, dont l'un concerne notre région, l'élargissement de l'autoroute entre Nyon et Le Vengeron. La démarche a été soutenue par les Chambres et par les cantons. Son financement est assuré. On votera pourtant prochainement, en suite d'un référendum.

Dans ce contexte, les principales organisations économiques vaudoises et genevoises ont décidé de s'unir pour soutenir le projet et expliquer les enjeux. On constate en effet que les chaînes d'approvisionnement des entreprises sont de plus en plus affectées par ces blocages autoroutiers. Plusieurs secteurs économiques jonglent avec des livraisons de moins en moins fiables. Les coûts de transport augmentent. Ils se répercutent sur les prix payés par les consommateurs.

«Assurer la disponibilité et la résilience du réseau autoroutier.»

Le projet est aussi très significatif du retard pris par le développement de nos infrastructures, dans le canton en particulier. Le tronçon qui nous concerne a été planifié dans les années 50 du siècle passé et inauguré en 1964. Il n'a pas évolué d'un iota depuis lors tandis que la population vaudoise a doublé et que celle du district de Nyon, premier bénéficiaire, est passée de 29'000 à 107'000 habitants aujourd'hui.

Le temps de la mise à niveau de nos infrastructures est venu. Toutes, routières comme ferroviaires. Seules des augmentations de capacités sont en mesure de répondre aux besoins.