Conférence de presse
Mercredi, 2 octobre 2024
Centre de presse du Palais fédéral | Berne

NON aux projets autoroutiers extrêmes le 24 novembre

Bouchons, pollution, nuisances: NON à l'extension des autoroutes

Discours de David Raedler, Co-président ATE Suisse

Le texte prononcé fait foi.

Le 24 novembre, nous voterons sur la plus grande extension routière depuis des décennies, qui prévoit d'élargir les tronçons concernés en «méga-autoroutes» de six à huit voies. Loin de résoudre les enjeux de mobilité, ces projets porteront atteinte à la qualité de vie, à la nature et au paysage. Les extensions prévues sont le résultat d'une politique des transports complètement dépassée.

Et tout cela sans apporter de solution au problème pourtant mis en avant des bouchons. En effet, les faits le montrent: les extensions autoroutières provoqueront une augmentation du trafic, car ajouter des voies supplémentaires ne réduit pas la circulation, bien au contraire. Les routes devenant temporairement plus fluides, elles attirent très rapidement davantage de voitures selon le phénomène du trafic induit. La capacité nouvellement créée sur un tronçon crée immédiatement des incitations à l'utiliser, car on pense pouvoir compter sur la possibilité de se déplacer rapidement sur cet itinéraire. En conséquence, les autoroutes qui viennent d'être élargies seront bientôt à nouveau engorgées. Et comme aucun trafic ne naît ou ne finit sur l'autoroute, les voitures n'y arrivant pas « par les airs », les routes qui y conduisent seront elles-mêmes encore plus engorgées et les effets d'entonnoir encore plus marqués aux entrées et sorties des tronçons élargis. Ce qui rendra très rapidement des aménagements supplémentaires une nouvelle fois nécessaires.

Il est donc trompeur de soutenir, comme le font la Confédération et l'alliance favorable aux extensions autoroutières, que ces élargissements permettront de résoudre les problèmes d'embouteillages. Ils les aggraveront. D'ailleurs, pour prendre l'exemple du seul projet romand, l'OFROU lui-même prévoit dans son rapport technique une explosion du trafic sur les deux ans suivant la mise en service de l'extension et l'atteinte de sa capacité maximale seulement 10 ans plus tard!

Par ailleurs, ce trafic supplémentaire se déversera forcément dans les villes et les villages alentours, avec des conséquences intolérables sur la qualité de vie. Avec un élargissement des autoroutes suisses, les riveraines et riverains seront victimes d'une importante aggravation de la pollution et des nuisances sonores – alors que près d'un million de personnes souffrent déjà aujourd'hui d'un niveau de bruit trop élevé. Outre la souffrance des personnes directement concernées, cela entraînera également des coûts élevés pour la collectivité via le système de santé ou par la nécessité de mesures d'assainissement.

Mais l'ensemble de ces considérations est bien lointain. Si les extensions autoroutières sont acceptées dans les urnes, il faudra d'abord composer avec des années de travaux colossaux dont l'impact est souvent minimisé. Les différents projets vont nécessiter des chantiers gigantesques, sur des

Alliance «NON aux projets autoroutiers extrêmes»

ATE Association transports et environnement | Aarbergergasse 61 | 3001 Berne
Service médias: 079 708 05 36 | medias@extension-autoroutes-non.ch | extension-autoroutes-non.ch

décennies. Les automobilistes qui espèrent aujourd'hui que l'élargissement de l'autoroute réduira les embouteillages sur leur trajet domicile-travail auront déjà atteint l'âge de la retraite lors de l'ouverture des tronçons aménagés. Ces travaux entraîneront non seulement des perturbations majeures du trafic sur de longues périodes, mais également une transformation irréversible de notre paysage. L'ampleur de ces chantiers va ajouter du stress sur les infrastructures actuelles, générant des embouteillages supplémentaires, des nuisances pour les riveraines et les riverains, sans parler de l'impact environnemental. Tout cela pour se retrouver un peu plus d'une décennie plus tard face aux mêmes engorgements qu'actuellement, avec simplement plus de voitures.

En conclusion, les extensions autoroutières sont une solution complètement dépassée aux problèmes de mobilité d'aujourd'hui. C'est un choix qui nous entraîne dans une impasse : plus de voitures, plus d'embouteillages, plus de pollution, plus de bruit et moins de qualité de vie. Il est temps de réfléchir différemment et d'investir dans des moyens de transport qui répondent véritablement aux enjeux du 21e siècle.

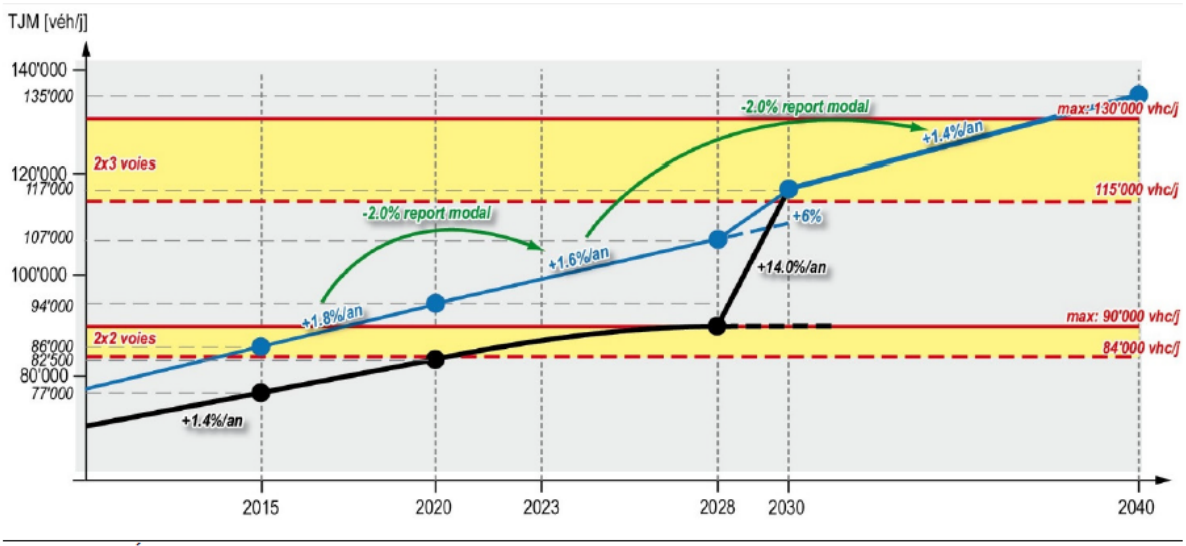


Figure 3.28 – Évolution du Trafic Journalier Moyen (TJM) entre 2015 et 2040 au niveau du pont de la Versoix

Pour les projections à 2040, une augmentation uniforme de +0.8%/an en direction de Genève et +1.1% en direction de Lausanne est considérée.
Les charges de trafic de demande 2020 aux heures de pointes du matin et du soir élaborées selon la méthodologie présentée ont été extrapolées pour obtenir celles aux horizons 2023 et 2028, en considérant les hypothèses supplémentaires ci-dessous.

- À l'horizon 2023, seulement 30% de la génération du trafic Origine/Destination (O/D) prévue entre 2020 et 2030 est considérée.
- A l'horizon 2028, 80% de la génération du trafic Origine/Destination (O/D) prévue entre 2020 et 2030 est prise en compte. Par ailleurs, seulement la moitié de l'effet de l'induction liée à la mise en service de la 2x3 voies est comptabilisée, à savoir +3% sur un an (résultat de la conversion des files d'attente).

D'autre part, une augmentation de capacité de l'infrastructure autoroutière entraîne souvent une induction du trafic.
L'effet d'induction a été pris en compte dans l'estimation des charges futures dès l'horizon de planification 2030.
Les plans de charges résultants en section sont joints dans l'annexe 3 : plans de charges au chapitre 3.13.1.

Alliance «NON aux projets autoroutiers extrêmes»

ATE Association transports et environnement | Aarbergergasse 61 | 3001 Berne
Service médias: 079 708 05 36 | medias@extension-autoroutes-non.ch | extension-autoroutes-non.ch