

Conférence de presse du jeudi 29 mai 2005

OUI A LA 3^è VOIE AUTOROUTIERE LAUSANNE-GENEVE

« L'accroissement de la circulation rend toujours plus urgente l'adaptation de notre réseau routier aux conditions nouvelles. Or, les efforts dans ce domaine sont très limités... Malgré les recettes énormes qu'elle tire de l'importation des carburants et des véhicules automobiles, la Confédération accorde des subventions moins élevées pour les travaux routiers. Cette situation ne peut plus durer. »

Ce texte est extrait d'un article publié par M. Adrien Lachenal, alors président central du TCS et conseiller national. Il date de... 1948 ! Soixante ans après, ce constat peut être repris tel quel sans en changer un iota.

Ceci posé, venons-en au sujet du jour avec, tout d'abord, un petit rappel.

La section vaudoise du TCS regroupe plus de 190'000 membres et autres affiliés, motorisés et non motorisés, qui attendent que nous facilitions leur mobilité sous toutes ses formes, en Suisse comme à l'étranger. Ce ne sont donc pas uniquement des « fanas de bagnole », mais des gens comme vous et moi qui empruntent souvent le seul moyen de transport disponible à l'endroit où ils habitent, à savoir leur véhicule privé ou, quand ils ont le choix, celui convenant le mieux au trajet qu'ils doivent effectuer.

Il en découle naturellement que le TCS est partisan de la **complémentarité** des moyens de transports individuels et collectifs. Notre section l'a notamment démontré en soutenant la campagne précédant la votation cantonale sur le M2 en 2002, pour ne prendre que cet exemple.

Premier constat : Rail et route sont naturellement complémentaires

Selon le Rapport sur le futur développement de l'infrastructure ferroviaire mis en consultation l'an dernier par M. Leuenberger, la troisième voie CFF entre Lausanne et Genève n'est plus une priorité pour le Conseil fédéral qui propose d'investir plus

de 4 milliards de francs dans les infrastructures ferroviaires en Suisse alémanique, contre 600 millions de ce côté-ci de la Sarine et 400 millions au sud du Gothard.

S'il est vrai que les milieux politiques genevois et vaudois ne se sont guère distingués dans la défense des intérêts du bassin lémanique, il n'en demeure pas moins que la Suisse romande en général et notre canton en particulier n'ont pas à faire les frais d'une politique qui vise à boucher les trous (financiers) du Gothard avec l'argent promis pour améliorer les infrastructures ferroviaires régionales.

Dans le même registre, la troisième piste de l'autoroute A1 semble être tombée dans les oubliettes de l'histoire, quand bien même l'engorgement y est tout aussi journalier que sur l'axe ferroviaire Lausanne-Genève. Inaugurée à l'occasion de l'Exposition nationale de 1964 (!), cette autoroute a besoin d'un sérieux lifting afin de répondre aux besoins de mobilité d'une population toujours plus nombreuse. Je sais qu'on me rétorquera réchauffement du climat et augmentation du prix des carburants. Mais les véhicules individuels ne brûleront pas indéfiniment du pétrole. De plus, n'oublions pas que bon nombre des usagers de la route vivent loin des transports publics et n'ont guère le choix du moyen de transport pour se déplacer.

Les chemins de fer suisses, qui détiennent actuellement le record mondial de l'utilisation du rail par habitant, assurent bon an mal an 15% du trafic voyageurs contre 85% à la route. D'ici à 2030, si tout se passe bien, le rail devrait certes récupérer des parts de marché au détriment de la route ; mais cette dernière devrait dans tous les cas supporter un accroissement d'environ 20% du trafic individuel motorisé. C'est dire si le sort des deux moyens de transports est indissolublement lié et si le développement de l'un ne va pas sans celui de l'autre.

Bref : alors que tous les milieux soucieux de l'avenir de ce canton ainsi que les spécialistes des transports, à l'instar du Laboratoire des voies de circulation de l'EPFL, prônent **la construction simultanée et urgente de la 3^e voie ferroviaire et de la 3^e voie autoroutière entre Lausanne et Genève**, les milieux politique font la sourde oreille et nous conduisent droit dans le mur.

Deuxième constat : les autoroutes sont plus sûres. En particulier celles à trois voies.

Toutes les études démontrent combien les autoroutes sont plus sûres que les routes ordinaires. Les statistiques vaudoises 2007 des accidents font état de cinq fois moins de blessés et de six fois moins de tués sur nos autoroutes que sur le réseau routier cantonal. D'ailleurs, nul besoin de davantage de chiffres pour nous en convaincre, tant la lecture des faits divers de vos journaux respectifs est édifiante.

Etabli en août 2000 par les Services compétents de l'Etat de Vaud, un rapport intitulé « Incidences de la 3^e voie du contournement nord de Lausanne sur le taux d'accidents » conclut -je cite- que *l'ouverture de ce tronçon à deux fois 3 voies, en plus d'augmenter la fluidité du trafic, a très significativement diminué le nombre d'accidents.*

Le taux d'accidents moyen a pu être réduit d'un facteur 2,8 en passant de 2 à 3 voies. Avant les travaux, le taux d'accident sur le contournement nord de Lausanne était 1,5 fois plus élevé que le taux moyen des accidents des autoroutes vaudoises. Depuis le passage à deux fois trois voies, il est **2 fois plus faible** que le taux moyen des autoroutes vaudoises.

En résumé, et j'emprunte ce constat à l'auteur du rapport : *cette étude montre les avantages, en qualité de sécurité, que produit le passage d'un tronçon autoroutier très chargé en véhicules de deux à trois voies de circulation.*

Tout commentaire de ma part serait superflu...

Conclusion

Depuis que le monde est monde, les infrastructures de transports conditionnent le développement économique et le bien-être qui en découle. Moins entrepreneurs (ou plus doctrinaires ?) que leurs homologues zurichois, les alter ego vaudois et genevois de Moritz Leuenberger peinent à comprendre que l'élargissement de l'autoroute Lausanne-Genève est au moins aussi indispensable que la troisième voie

CFF devant relier les deux cités. C'est d'autant plus déplorable que le financement de ces infrastructures est assuré par deux fonds différents et indépendants l'un de l'autre, de sorte qu'une action en faveur de l'une ne saurait préteriter une intervention en faveur de l'autre. Après le cafouillage autour du dossier ferroviaire, va-t-on devoir subir le même ratage à propos de l'autoroute ?

En conclusion, le TCS, fidèle à la politique de complémentarité des moyens de transports évoquée en début d'exposé, soutient fermement la construction des deux « troisièmes voies » autoroutière et ferroviaire ainsi que les autres exigences formulées dans la pétition dite « Oui à la sécurité routière – oui à la 3^e voie autoroutière entre Lausanne et Genève. »

Jean-Claude Chappuis

Président du TCS-Vaud