

Élargir les autoroutes: un débat de fond

La Confédération a décidé d'investir 5,3 milliards de francs pour élargir cinq autoroutes. Les opposants estiment que cet argent devrait être investi dans une mobilité décarbonée. Les ingénieurs soulignent le risque d'un appel au trafic. Un référendum aura lieu.

C'est un peu la question de la poule et de l'œuf. Aménager de nouvelles autoroutes, est-ce simplement répondre à l'accroissement du trafic? Ou au contraire générer un environnement plus favorable à la voiture qui aura pour effet d'accroître la circulation routière?

Pour la majorité de droite du Parlement, les autoroutes doivent être aménagées. Fin 2023, les deux chambres ont donné leur accord pour une dépense de 5,3 milliards destinés à des travaux sur cinq ouvrages. Dans cette optique, l'autoroute qui relie Genève à Lausanne verra ses voies passer de quatre à six. «Au total, ce sont 53 km seulement qui seront élargis avec une troisième voie, soit 2,3% du réseau des routes nationales. Ces cinq projets concernent uniquement les endroits surchargés chroniquement», dit Massimo Gonnella, porte-parole du TCS. Qui précise qu'ils sont financés exclusivement par les taxes que paient les automobilistes.

Ces travaux routiers sont-ils compatibles avec les objectifs climatiques de la Confédération, qui vise zéro émis-

L'autoroute A9 entre Belmont et Chexbres (VD) est souvent engorgée.

sion carbone en 2050? Pour le lobby de l'automobile, l'autoroute réduira la pollution et l'impact de la voiture. «Il y aura moins de trafic sur les routes cantonales qui traversent nos villes et nos villages et plus de trafic sur l'autoroute, où la sécurité est bien meilleure et où l'on peut réduire efficacement les nuisances comme le bruit», selon son porte-parole. Enfin, le passage au tout-électrique facilitera la transition vers le zéro net.

Une vision jugée simpliste

Cette vision du futur est jugée fautive et simpliste par la gauche et les associations écologistes suisses. Un référendum contre ces investissements intitulé «Stop à la folie autoroutière»



© Keystone

Vincent Kaufmann, professeur à l'EPFL, craint la saturation due à l'élargissement des autoroutes. © DR

a ainsi été déposé mi-janvier avec pas moins de 100'000 signatures récoltées en trois mois. Les Vert'libéraux s'associent à cette fronde. «Si nous construisons dans les centres urbains en vertu de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, ce n'est pas pour que les gens prennent leur voiture», a déclaré à l'émission *Forum* Laetitia Morandi, membre de l'exécutif de Morges et ingénieure en mobilité.

Ses pairs tombent d'accord sur un point central du débat: l'élargissement des autoroutes provoquera un accroissement du trafic automobile qui débouchera sur une nouvelle saturation. «Ce phénomène fait l'objet d'un consensus scientifique très large. On l'observe déjà en Suisse romande sur



les tronçons élargis à trois voies comme Busigny-Morges, où la bande d'arrêt d'urgence est ouverte au trafic à certaines heures», observe le professeur Vincent Kaufmann, de l'EPFL. «Le TCS défend le secteur de l'automobile et je ne pense pas que l'opinion biaisée et normative d'un tel groupe de pression mérite beaucoup d'attention», commente-t-il, désabusé.

Revoir la politique routière

«Pour nous, déposer un référendum ce n'est pas seulement s'opposer à ces projets autoroutiers, c'est obtenir un inflexion de la politique suisse en matière de mobilité avec un système général d'incitations qui permettrait d'atteindre le net zéro carbone en 2050», souligne Silas Hobi, directeur d'actif-trafiC.

La droite et les milieux automobiles défendent une vision de l'«en même temps». «Il nous faut investir dans le rail et la route si nous voulons éviter un blocage de notre mobilité à l'horizon 2040», lance Massimo Gonnella. Actif-trafiC considère que les différents textes sur le CO₂, en particulier la loi climat de 2023, ont la priorité sur la planification de la mobilité. En 2018, le Conseil fédéral avait annoncé son plan pour les routes nationales, avec des investissements de près de 35 milliards de francs.

«Il est impossible d'atteindre les objectifs climatiques sans une diminution du trafic d'au moins 30%», assène Silas Hobi. Qui rappelle que plus de 30% des émissions de carbone en Suisse sont dues au trafic motorisé. Il estime aussi que l'accroissement du parc automobile, en augmentant le produit des taxes sur la voiture, incite à construire de nouvelles infrastructures. En 2019, le coût des transports routiers s'est élevé dans notre pays à 76,8 milliards contre 12,1 milliards pour les transports ferroviaires, selon l'*Annuaire*



statistique 2022-2023.

Les référendaires soulignent aussi l'impact des travaux autoroutiers prévus par la Confédération. Ceux-ci dégageront un million de tonnes de CO₂, avancent-ils. Et ils empièteront sur des terres arables. Un accroissement du trafic aura pour conséquence une hausse du bruit et de la pollution, craint l'association Médecins en faveur de l'Environnement. Qui pointe le souillage de la terre et de l'air par les résidus des pneus. Et qui souligne à son tour la question des incitations. «Dès lors qu'il est plus facile d'aller quelque part en voiture qu'en train, la voiture est mise en avant. Il faut donc rendre les déplacements en train plus agréables, avec des fréquences plus élevées et des prix plus bas», réagit son directeur, Martin Forter.

Le coût comparé de la mobilité

La question du coût du transport est posée. «L'acquisition d'une voiture en Suisse revient à 50'000 francs en moyenne, avec un tiers des achats réalisés par les entreprises. Mais une voiture d'occasion coûte environ 6'000 francs, soit moins qu'un abonnement général CFF. Il y a donc un problème d'incitation dans un pays qui a été aménagé autour de la voiture durant soixante ans avec notamment pour conséquence de réduire l'attractivité de l'espace public et de tuer les commerces dans les villages», juge Martin Forter. Actif-trafiC estime que le coût réel de la voiture devrait intégrer les coûts externes, à commencer par la pollution, le dégagement de CO₂, le bruit et les accidents. L'association estime ce coût à environ 10 milliards de francs par an.

Que faire? Selon les référendaires, il faut allouer les milliards des projets autoroutiers aux transports publics et à un urbanisme qui favorise la ville des 15 minutes. |