



TITRE

PROJET AUTOROUTIER NATIONAL – PROJET ROUTIER CANTONAL : QUELLE PLACE POUR LA POLITIQUE REGIONALE ?

DATE

22 novembre 2023

TEXTE DÉPOSÉ

Madame la Présidente du Conseil Intercommunal,
Monsieur le Président du Comité de Direction,
Mesdames et Messieurs les membres du Comité de Direction,

La présente interpellation s'inscrit dans le prolongement de celle déposée par M. Claude Farine le 5 octobre 2023 avec pour titre « *Une 3ème voie sur l'autoroute A1 entre Nyon et Genève : un cadeau empoisonné pour la Région de Nyon* ». Tout en soutenant les questions soulevées par l'interpellant, celles posées par la présente interpellation portent avant tout sur les effets collatéraux qu'une extension autoroutière de l'A1 entre Nyon et le Vengeron aurait sur le réseau local, la compatibilité du projet avec la politique en matière de mobilité de Région de Nyon ainsi que le positionnement et les compétences du Comité de Direction en la matière.

Effets collatéraux du projet d'extension de l'autoroute A1 à 6 voies

Outre les conséquences négatives sur l'environnement¹ qu'il entraînerait, le projet d'extension de l'autoroute de A1 à 6 voies entre Nyon et le Vengeron en aurait également sur le réseau local. En effet, la volonté de concentrer le trafic sur les grands axes implique de prévoir des accès routiers adéquats à ces grands axes, les véhicules ne tombant jusqu'à nouvel ordre pas du ciel sur l'autoroute...

En ce qui concerne Nyon, le projet est déjà sur les rails (si j'ose dire !) avec le projet d'augmenter le nombre de voies de la Route Blanche en direction de Nyon depuis la sortie de l'autoroute, dans le but de décongestionner le trafic en provenance de l'autoroute. Il n'est pas à exclure que d'autres jonctions autoroutières et routes cantonales d'accès à l'autoroute A1 dans le district (Rolle, Gland, Coppet) devront à leur tour être élargies en conséquence de cette extension autoroutière, quand bien même certaines ont récemment fait l'objet d'importants travaux.

Il est toutefois notoire qu'une augmentation du réseau autoroutier et routier entraîne de facto du « trafic induit » et que, loin d'être un remède aux bouchons, cela a pour conséquence d'inciter un nombre encore plus grand d'automobilistes - pour la plupart des autosolistes - à emprunter ces artères, ce qui crée de nouveaux embouteillages.

Ainsi, le projet d'extension de l'autoroute A1 à 6 voies et l'augmentation du nombre de voies de la Route Blanche en direction de Nyon depuis la sortie de l'autoroute aura pour effet de déverser encore plus de voitures dans une ville déjà saturée, entraînant des nuisances supplémentaires (bruit, sécurité, émissions de gaz à effet de serre, pollution,...) ainsi que des problèmes d'infrastructures et d'espace occupé pour absorber ce trafic additionnel. Ces problèmes seront évidemment les mêmes pour les autres communes concernées directement ou indirectement par le projet autoroutier.

¹ Emissions de gaz à effet de serre, emprise sur les SDA et la forêt, bruit, sécurité, abrasion des pneus et des freins dans les eaux de ruissellement, sauvegarde de la biodiversité, etc

Coup de projecteur sur la Route Blanche

Toujours concernant la Route Blanche, il semble que le projet d'extension présenté par le canton ne comporte à ce jour aucune voie dédiée aux transports publics, au motif... qu'il n'y a pas de bus qui passe par là aujourd'hui ! De même, ce projet ne comporte aucune piste cyclable, au motif qu'un franchissement de la jonction autoroutière par des modes doux n'est pas une bonne option pour des questions de sécurité.

Des arguments inquiétants sachant qu'à la sortie de l'autoroute A1 se trouve le quartier des Fléchères qui est en plein développement. En plus du centre commercial, il accueille depuis peu un parc administratif implanté sur un terrain de 73'000m². Outre des bureaux, des zones de production et des laboratoires médicaux, une école privée emménagera dans ces nouveaux locaux dès la rentrée 2024 avec une capacité d'accueil de 600 élèves, de la 1P à la maturité. Ce développement augmentera naturellement le besoin en déplacement dans ce secteur, qu'il s'agisse d'employés, de prestataires, de consommateurs ou d'élèves.

Il est particulièrement choquant que les transports publics et la mobilité douce soient oubliées dans cette planification routière.... à l'heure où la question du report modal est au centre des stratégies des mobilités.

Politique en matière de mobilité de Région de Nyon

Depuis 2010, Région de Nyon a engagé avec succès un vaste programme de réorganisation du réseau de transports publics, véritable colonne vertébrale de sa politique de mobilité avec la mobilité douce et le report modal.

Suite à l'adoption d'un premier fonds affecté (Préavis 60-2010), de nouvelles lignes de bus ont été expérimentées et créées, la cadence aux heures de pointe a été renforcée et de nombreux aménagements ont été réalisés. Ces améliorations ont résulté en une augmentation de 64% de la fréquentation des transports publics entre 2012 et 2019.

Fort de ce succès, au mois de juin 2023, le Conseil Intercommunal a approuvé la mise en place d'un deuxième fonds régional pour une mobilité collective et innovante pour la période 2024-2034 (Préavis 24-2023), dont les objectifs visent une « *mobilité multimodale... et moins polluante* » et « *un réseau de transports publics à optimiser et à rendre plus attractif* »². Par leur soutien massif à ce Préavis, les communes membres de notre association ont montré leur volonté de poursuivre les efforts dans ce sens.

L'élargissement de la Route Blanche afin de donner encore plus de place à la voiture – et uniquement à la voiture – est en contradiction manifeste avec les objectifs susmentionnés et la politique en matière de mobilité conduite par Région de Nyon depuis plus de 10 ans.

Positionnement et compétences du Comité de Direction

A l'heure de la rédaction de cette interpellation, les quatorze communes riveraines consultées accueillent diversement le projet de la troisième voie sur l'autoroute A1³ : si la Ville de Nyon et quelques communes proches de la sortie autoroutière de Nyon s'y déclarent opposées, d'autres communes y sont favorables et certaines ne prennent pas position.

² Préavis 24-2023, pages 2 et 3

³ Journal La Côte, édition du 14 novembre 2023, p. 3

Cela ne facilite évidemment pas les choses pour la Région de Nyon, parmi les buts de laquelle figurent ceux de « fédérer les collectivités publiques et les partenaires autour des enjeux et projets s'inscrivant dans la politique régionale durable », de mener « ses actions de coordination, de pilotage ou de facilitation selon les demandes de ses membres ou d'autres porteurs de projets, avec l'aval de ses organes », et de suivre / conduire « des études et projets d'intérêt régional ». ⁴

Pour sa part, le Comité de Direction a notamment pour attribution de « veiller à l'exécution des buts de l'association, conformément aux décisions prises par le Conseil Intercommunal », d' « exercer les autres attributions qui lui sont déléguées par le Conseil intercommunal », de « représenter l'association envers les tiers » et d' « organiser l'élaboration, la validation, la mise en œuvre ainsi que la révision de la politique de développement régional durable ». ⁵

Cela soulève certaines interrogations sur la politique que le Comité de direction entend mener et la manière dont il envisage procéder.

Au vu de ce qui précède, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Comité de Direction :

Concernant le projet d'extension de l'autoroute A1 à 6 voies

1. Comment le Comité de Direction envisage-t-il d'exécuter les buts statutaires de Région de Nyon dans le cas d'espèce, compte tenu notamment des points de vue divergents entre les communes riveraines concernées par le projet d'extension de l'autoroute A1 ?
2. Une délégation par le Conseil Intercommunal serait-elle utile, voire nécessaire ?
3. En cas de réponse affirmative à la question 2., le Comité de Direction envisage-t-il de soumettre un Préavis au Conseil Intercommunal sur cet objet ?
4. Le Comité de Direction peut-il renseigner le Conseil Intercommunal sur les jonctions autoroutières et routes cantonales d'accès à l'autoroute A1 qui devront être élargies dans le district en conséquence du projet de développement de l'autoroute A1 ?

Concernant le projet d'extension de la Route Blanche

5. Le Comité de Direction est-il d'avis que le projet actuel d'extension de la Route Blanche depuis la sortie de l'autoroute A1 en direction de Nyon est compatible avec la politique de mobilité menée par Région de Nyon depuis plus de 10 ans et confirmée par le Préavis 24-2023, « Mise en Place d'un Fonds Régional pour une mobilité collective et innovante » ?
6. Le Comité de Direction a-t-il été consulté par les autorités cantonales sur ce projet ?
7. Dans l'affirmative, le Comité de Direction peut-il renseigner le Conseil Intercommunal sur l'issue de cette consultation ?
8. Dans l'hypothèse où ce projet d'extension serait réalisé, le Comité de Direction peut-il renseigner le Conseil Intercommunal sur le soutien financier qui pourrait être demandé à Région de Nyon pour sa réalisation ?

COMMENTAIRE(S)

La soussignée remercie par avance le Comité de Direction pour l'attention qu'il portera à la présente interpellation et les réponses qu'il y apportera.

AUTEUR

Nathalie Vez Raymond

Givrins

Signature



⁴ Statuts, article 5, Buts

⁵ Statuts, article 25, let a), b), d) et e), Attributions du Comité de Direction