

LA MOBILITE IMMOBILE

Comme nous l'entendons depuis fort longtemps, notre district a vu sa population exploser ces cinquante dernières années alors que les infrastructures routières sont demeurées celles des années soixante. Contrairement à la péréquation cantonale qui a frappé brutalement le district de Nyon et entraîné de rapides réactions pour contrer ses impacts, les évolutions de la population, de sa mobilité, du nombre de véhicules par ménage, se sont produites très progressivement. Elles provoquent aujourd'hui des situations de blocages de trafic, de surcharges de certains transports publics, de baisse de qualité d'accueil pour notre région, qui doivent interpeler les organes politiques et les pousser à chercher des solutions.

Il faut que l'automobiliste, pris dans un bouchon au milieu d'un village, puisse être convaincu que la Région ne fait pas que subventionner le réhaussement de l'arrêt de bus devant lequel il est arrêté. Il faut que le conducteur, bloqué sur la BAU (bande d'arrêt d'urgence) de l'autoroute et qui mettra vingt minutes pour atteindre la sortie, soit persuadé que la Région ne réfléchit pas qu'à mettre en place des itinéraires de mobilité douce pour fluidifier les jonctions autoroutières. En résumé, la mobilité doit rester multiple et surtout 'mobile' !

Le fonds Transports Publics a permis d'améliorer grandement l'offre, d'inciter de nombreuses personnes à utiliser bus et train pour leurs déplacements professionnels. Le travail des collaborateurs de Région de Nyon est titanesque et parfois frustrant : en effet, plusieurs années sont parfois nécessaires entre l'élaboration d'un projet et sa réalisation. Dès lors, par exemple, les effets positifs d'une ligne de bus transfrontalière peuvent être anéantis par la simple construction de très nombreux logements dans cette zone et le trafic supplémentaire qu'il induit ! Autre exemple : les usagers d'une ligne de bus ne peuvent pas prendre le train prévu plusieurs fois par semaine car les transports publics ne roulent pas en site propre et subissent donc les mêmes bouchons que les automobilistes. Par contre, il faudra admettre que la solution de rabattre toute la circulation sur quatre gares principales montre d'évidentes limites et que de nouvelles pistes doivent être explorées.

Il en va un peu de la qualité de vie et du confort de nos citoyens contribuables dont certains pourraient se demander si notre région est si extraordinaire en terme de mobilité. Une des missions de Région de Nyon doit être de coordonner les questions de transports au niveau du district. Cette question semble également assez fédératrice à l'heure où certaines communes s'interrogent sur leur participation ou non à notre association.

Quelques interrogations sur ce thème :

- Etudie-t-on les démarches entreprises dans d'autres régions du canton confrontées aux mêmes situations de blocages ?
- Quel est le potentiel de développement de logements dans le district ainsi qu'en France voisine (Pays de Gex et Jura) afin d'anticiper l'impact probable sur la mobilité dans notre district ?
- Des discussions indépendantes du Grand Genève pourraient-elles avoir directement lieu avec les organismes français voisins, tels que la CCPG, afin d'étudier des solutions de mobilité novatrices ?
- Région de Nyon est-il prêt à marquer son opposition au probable passage de plusieurs dizaines de milliers de camions annuellement à la douane de Chavannes-de-Bogis en lien avec la future usine d'embouteillage d'eau de Divonne-les-Bains ?

Merci de votre attention.

alain barraud

Chavannes-de-Bogis, le 26 avril 2019