

Autoroute A1

Un nouvel changeur Versoix plutôt qu' Collex

Une étude montre l'opportunité de créer une jonction sur la route de Sauvigny

Marc Moulin

Il a beau fêter ses 50 ans ce jour, le tronçon historique de l'autoroute A1 n'en a pas terminé avec sa croissance. De nombreuses transformations sont envisagées sur cet axe entre Genève et Lausanne, inauguré le 23 avril 1964. Sur sol genevois, il est notamment question d'élargir la chaussée, mais aussi d'ajouter de nouvelles jonctions, dont une qui desservirait les communes genevoises de la rive droite du lac, tout comme leurs voisines vaudoises et gessiennes.

Un tel projet est évoqué depuis les années 80. «Cet échangeur aurait pour avantage de fluidifier la circulation à Versoix, en supprimant une partie du trafic actuel sur la route de Suisse, loue le conseiller administratif versoisien chargé des Transports, le libéral Claude Genequand. La Commune soutient le projet, le Conseil municipal ayant voté deux motions en ce sens. Des voies de rebroussement existent sur le site prévu, au croisement de la route de Sauvigny. Inutilisables en l'état, elles sont les vestiges d'une sortie provisoire de l'autoroute au moment où elle n'était pas encore achevée.»

Pas encore publique car elle doit encore être soumise au Conseil d'Etat, une étude effectuée l'an dernier par le Canton privilégie ce site à une alternative envisagée durant la dernière décennie. Elle aurait pris place au lieu-dit Mâchefer, sur la commune de Collex-Bossy, qui s'y refusait. Cet emplacement allait de pair avec un projet, désormais avorté, de prolonger la 2x2 voies du Pays de Gex. L'axe aurait contourné Ferney et aurait rejoint l'autoroute suisse via un évitement de Collex et Bossy empruntant la route de la Vieille-Bâtie.

Les conclusions de l'étude soulagent Elisabeth Fatton, maire de Collex-Bossy: «Le trafic venant de l'Ain traverse déjà quotidiennement Collex et Bossy et, si on ajoutait une jonction, cela augmenterait, note l'élue. J'ai longtemps bataillé sur ce thème.»

«Une nouvelle jonction évitera au trafic de percoler sur l'ensemble du réseau routier local, commente Mathieu Baradell, ingénieur à la Direction générale des transports. Elle augmentera en re-



Le viaduc de l'A1 sur la route de Sauvigny, avec sa bretelle désaffectée. STEEVE IUNCKER-GOMEZ

vanche la charge de l'autoroute, qui devra au préalable avoir été élargie à 2x3 voies.» Le site de Collex ne s'imposait plus vu l'abandon du projet routier gessien. Il aurait été trop proche de la jonction du Grand-Saconnex et de l'échangeur du Vengeron. Il aurait en plus concurrencé le projet de desservir l'axe Ferney-Gex avec une ligne de bus performante.

A Versoix, les charges de trafic

prévues n'obligent pas d'élargir la route de Sauvigny, qui verrait toutefois sa circulation augmenter. Maire sortant de la commune française de Sauvigny, Jacques Toullieux redoute la nouvelle infrastructure: «Le trafic quotidien à la douane est de 4200 véhicules et le seuil d'intolérance des riverains est atteint.» Un projet d'évitement de Sauvigny existe, mais il traverserait une zone verte si bien que

«tant le département que la Commune s'y opposent», ajoute-t-il.

La nouvelle jonction coûterait quelque 20 millions de francs. Genève tente de convaincre Berne de participer au financement. Ce qui reste incertain: en 2012, une étude de l'Office fédéral des routes a conclu que la nouvelle jonction «n'est pas justifiée du point de vue des routes nationales» et que «son utilité reste très locale».

«L'effet de l'autoroute est massif»

● Pierre Dessemontet, géographe expert en économie, a soutenu en 2011 une thèse de doctorat à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne sur les changements de localisation des emplois en lien avec le développement du réseau autoroutier. Interview.

Quel rôle a joué l'A1 d'un point de vue économique?

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'autoroute ne suscite pas le développement, mais le facilite. C'est la création de l'Aéroport International de Genève, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, qui est à l'origine de la métropole lémanique. Il joue le rôle principal dans le développement économique ainsi que dans la création d'emplois de notre région. En somme, l'autoroute est plutôt une conséquence qu'une cause. S'il



Pierre Dessemontet
Géographe

n'y a pas de potentiel économique, cela ne sert à rien de construire une autoroute. L'autoroute est indispensable dans l'organisation spatiale et dans la structuration du territoire. Elle permet de prendre les gens de l'aéroport et de les distribuer le long de son axe. Elle est devenue la colonne vertébrale de la métropole lémanique, bien plus que la ligne de chemin de fer.

Les communes jouxtant les jonctions étaient ainsi favorisées.

Les localités qui ont une sortie d'autoroute ont en effet connu un développement important en termes de population ainsi que

d'activités. L'effet de l'autoroute est massif, mais seulement à une courte distance. On parle d'un rayon de quelques kilomètres. D'ailleurs, la microconcurrence va se développer plus fortement et plus rapidement dans une localité à proximité de l'A1 que dans une commune plus éloignée. Versoix, qui n'est pas directement desservie par l'autoroute, a connu un développement tout autre, qui s'est davantage concentré sur le résidentiel. Dans la même veine, il y a aussi le cas de l'Est lausannois, qui s'est beaucoup moins développé que l'Ouest. Crissier, qui est le carrefour autoroutier romand, ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui si le tracé était passé ailleurs. Il en va de même pour Gland. Si elle n'avait pas de sortie autoroutière, elle n'aurait pas connu un développement aussi important. **Lauriane Barraud**