

# Des drames en quelques secondes

FABIENNE MORAND

fmorand@lacote.ch



Rouler à grande vitesse, tous dans une même direction, voilà une des nouveautés qu'offrait la première autoroute de Suisse. Mais l'absence de croisées qui enlevait des cas de collisions, ne signifiait pas que le risque zéro d'être blessé sur l'autoroute, ou pire, d'y trouver la mort, était garanti. «*Tout au début, il n'y avait pas de limitation de vitesse. Les automobilistes roulaient vite et les distances étaient rarement respectées*», se rappelle Jean-Paul Gruaz, l'un des huit gendarmes dans la première brigade de l'autoroute. Évoquer certains accidents, c'est prendre le risque de remuer de douloureux souvenirs chez les proches de victimes, mais aussi les témoins et les membres des secours. Mais ignorer les dégâts physiques, psychiques et matériels survenus sur l'A1, ce serait occulter une réalité, parfois quotidienne, de cette langue de bitume qui relie Genève à Lausanne.

«*Au début, les rentrées du dimanche soir, avec les Genevois qui retournaient chez eux, c'était le carton à chaque fois*», raconte Jean-Paul Gruaz. La première grosse collision a eu lieu le dimanche 1<sup>er</sup> mars 1964, avant même l'inauguration officielle de l'A1. A la hauteur de Chavannes-de-Bogis, une Genevoise, qui «*avait invité l'une de ses amies à venir «faire un tour» dans sa nouvelle voiture*», selon l'article de la Tribune de Lausanne du 2 mars 1964, a traversé la berme centrale, alors encore dépour-



La berme centrale permet d'éviter un plus grand drame (comme le 4 août 2009 à la hauteur de Duillier où le chauffeur a été légèrement blessé). Avant sa pose, des pertes de maîtrise ont mené à des chocs frontaux dramatiques (cinq morts le 1<sup>er</sup> mars 1964). ARCHIVES LA CÔTE ET FEUILLE D'AVIS DE LAUSANNE

vue de barrière, et est entrée en collision avec une voiture circulant sur la chaussée lac. Le choc fut terrible et prit cinq vies. Le 19 février 1971, un article dans la Feuille d'Avis de Lausanne relate «*le plus dramatique accident depuis sept ans*». Sur la chaussée lac détrempée, un véhicule effectuait une embardée. Les deux occupants sont éjectés par-dessus le parapet du pont du Boiron de Nyon, la passagère n'y survécut pas. Voyant l'incident, un chauffeur arrête son camion. Il est embouti à l'arrière par une voiture, les trois occupants furent tués sur le coup.

Les bermes centrales, prévues au moment de la construction,

n'ont plus tardé à être installées. «*Je me souviens aussi d'un accident sur le pont de la Versoix où, après une collision sur la chaussée Jura, le passager d'une voiture a voulu se mettre à l'abri et est tombé dans le vide entre les deux voies*», raconte Jean-Paul Gruaz. Rapidement après cet événement, des grilles entre les voies furent installées.

## Des animaux sur les pistes

Les barrières à gibier le long de l'A1 n'étaient pas non plus présentes partout, comme l'a rappelé Willy Lerch, agriculteur à Crans, dans «*La Côte*» du 5 mars 2014. En mai 1967, ses vaches ont provoqué un accident mortel en s'engageant sur une portion de l'autoroute non palissée. Une hantise qui occupait souvent l'esprit d'un de ses confrères à Aubonne, Adrien Streit. «*Nos poules sont une fois passées par un trou dans la clôture. Les policiers nous les ont relancées par dessus la barrière. Heureusement il n'y a pas eu d'accident*», souligne l'Aubonnais. Une issue qu'aurait aimé con-

naître Raymond Liardon, municipal à Montherod. Le 26 février 2005, il amène son cheval de trois ans à l'élevage de La Côte, à Gland. Pendant la nuit, les deux équidés, qui partagent un box, réussissent à ouvrir le loquet de la porte. «*Les deux ont commencé à galoper dans une lignée de pommiers*», raconte Raymond Liardon. Arrivé à l'autoroute, la barrière anti-gibier freine le cheval de dressage, «*mais pas le mien qui devait devenir un cheval de saut. Ils ont ça dans le sang*». Son animal galope à contresens sur l'autoroute et percute un véhicule. Il est tué sur le coup. «*La voiture a ensuite fait une embardée, effectuant un tonneau avant de finir sa course sur le talus*», relate le portail web des sapeurs-pompier suisses. La passagère est grièvement blessée, son époux plus légèrement.

## «Un mur opaque»

Véhicules, animaux, piétons, intempéries... Un automobiliste peut s'attendre à tout. L'une des plus grandes collisions en

chaîne de ce tronçon d'autoroute a lieu le 8 octobre 1978. «*Trente-deux véhicules ont finalement été impliqués dans le gigantesque carambolage survenu dimanche soir (...)* près de la sortie de Coppet. Trois personnes sont mortes et quatorze sont blessées plus ou moins grièvement. Selon les témoins, le plus grand responsable de la collision en chaîne n'est pas le brouillard (...) mais une épaisse fumée provenant des gaz d'échappement (ndlr: décharge) de Davonne, au-delà de la frontière», résumait «*Le Matin Tribune*» du 10 octobre. «*La visibilité était claire et tout à coup il y a eu ce mur opaque*», se rappelle Nicola Guarino, l'un des techniciens du chanteur Alain Morisod. On revenait de Martigny, Alain était rentré un peu plus tôt. Le bus a été passablement abîmé car nous avons touché la berme centrale. Ça criait et hurlait un peu partout. Pendant longtemps, quand je passais là-bas, j'avais un pincement au cœur. On ne peut pas oublier une telle scène.»

«*Heureusement, les accidents*

## STATISTIQUES DE 2002 À 2012

Sur son site internet, la police vaudoise affiche les statistiques annuelles concernant les accidents de la circulation. Voici quelques chiffres extraits entre 2002 et 2012. En 2011, 4643 accidents ont été enregistrés sur sol vaudois, contre, à l'autre extrême 6302 pour 2002. La tendance générale est à la diminution, alors que le parc d'automobiles avec des plaques vaudoises augmente légèrement (autour des 500 000 véhicules). En dix ans, les morts ont diminué de moitié, le triste total de 62 tués sur les routes en 2002 est passé à 32 pour 2012. Parmi ces personnes disparues tragiquement, moins d'une dizaine a perdu la vie sur l'A1 entre Genève et Lausanne: 8 en 2002 et même aucune en 2006 et 2009. Concernant les accidents avec blessures corporelles, le nombre a également tendance à diminuer; on retrouve l'année 2002 comme la pire de la sélection, avec 293 blessés sur l'A1 entre Genève et Lausanne et 2011 comme l'année la moins dangereuse avec 132 accidents avec blessures corporelles sur notre tronçon régional de l'A1. ◉

graves ont diminué avec la sécurité des véhicules, la limitation de la vitesse, la prévention et la formation des usagers», résume Jean-Paul Gruaz. Pour lui, il n'y a pas de doutes, le port de la ceinture et le respect des limitations de vitesse et des distances sont des facteurs qui sauvent des vies.

Et si ce sont en général les accidents les plus tragiques qui restent en mémoire, le gendarme à la retraite se souvient aussi de deux frères qui voulaient se rendre au salon de l'auto. Ils ont pris l'autoroute à contresens à la Maladière pour être arrêtés à la Pierre féline, entre Nyon et Coppet! Des kilomètres parcourus sans encombre durant les années 1960-70 grâce à la faible densité de circulation. Une situation impensable aujourd'hui. ◉

## A1: LES COMPORTEMENTS EN VIDÉO

Dans un reportage vidéo de 14 minutes, datant du 29 décembre 1964, le journaliste Roland Bahy explique les manœuvres à ne pas effectuer sur l'autoroute. Sur une musique de fond, il explique par exemple que «*quitter l'autoroute à rebrousse-poil lorsque, par étourderie ou excès de vitesse, on a raté la piste de dévatement*» n'est pas la manœuvre adéquate. Le tout est appuyé par des images d'une A1 quasi sans véhicules. Une interview du premier chef de la police de l'autoroute, André Borno, clôt ce sujet. A (re)visionner sur [www.rts.ch/archives](http://www.rts.ch/archives). ◉

## DOSSIER COMPLET

Retrouvez l'ensemble des articles et photos sur ce sujet  
[autoroute1.lacote.ch](http://autoroute1.lacote.ch)