



UNE TROISIÈME VOIE NÉCESSAIRE ENTRE NYON ET GENÈVE

AGEFI - 19.01.2024

« IL CONVIENT D'INVESTIR TANT DANS LA ROUTE QUE DANS LE RAIL, MODES DE TRANSPORT QUI NE S'OPPOSENT PAS ET RESTENT COMPLÉMENTAIRES. »

En septembre 2023, les Chambres fédérales ont accepté un texte qui propose de développer les capacités du réseau des routes nationales (autoroutes) suisses sur quelques tronçons précis où le trafic est engorgé à certaines heures de la journée et où les prévisions indiquent qu'il devrait encore s'accroître d'ici 2040.

Parmi les six projets retenus par les Chambres, l'un d'entre eux se trouve dans l'Arc lémanique et prévoit un élargissement à deux fois trois voies de l'autoroute A1 entre Le Vengeron (GE) et Nyon (VD). Toutefois, un référendum vient d'être déposé. Le peuple suisse se prononcera à cet égard d'ici la fin de cette année.

S'agissant de l'autoroute A1, l'extension de sa capacité semble nécessaire. Bien que cet axe date de 1964, aucun investissement d'envergure n'y a été réalisé depuis. Il ne correspond plus aux réalités démographiques et de fréquentations d'aujourd'hui, et encore moins à celles de demain.

Les autoroutes accueillent 40% du trafic individuel motorisé et 74% du transport de marchandises, alors qu'elles ne représentent que 3% du réseau routier suisse. Dans le domaine du transport de personnes, elles se distinguent par leur efficacité en absorbant 2,5 fois plus de passagers que le train et 8 fois plus que le reste du réseau routier.

Pourtant, le réseau routier national comptabilisait plus de 30'230 heures d'embouteillages cumulées en 2019, soit le double de 2010. L'aggravation de cette saturation s'explique surtout par la croissance démographique. Si la Suisse comptait 5,3 millions d'habitants en 1960 (au moment de la réalisation de

l'autoroute A1), elle en dénombre 9 millions en 2023 et les projections en annoncent 10 millions en 2040.

La région lémanique se voit particulièrement concernée: en 2040, les cantons de Genève et Vaud verront leur population augmenter d'environ 20% par rapport à 2020. L'Arc lémanique a besoin d'une infrastructure digne qui réponde à ses besoins. Sans cette troisième voie, la qualité de vie des riverains se verrait diminuée, en raison des augmentations du trafic sur les axes secondaires et en agglomération dues à la saturation du réseau routier.

Aux voix qui affirment qu'il suffit de miser sur le train ou sur les autres transports publics, il convient de rappeler que même si les capacités ferroviaires augmentaient massivement, elles ne pourraient absorber qu'une toute petite partie du trafic routier. Un report modal total ou même significatif impliquerait une multiplication des capacités ferroviaires par deux ou par trois, ce qui est impossible alors que les grandes lignes ferroviaires sont déjà surchargées. Par ailleurs, les fonds pour le rail et pour la route sont indépendants l'un de l'autre. Il convient d'investir dans les deux modes de transport qui ne s'opposent pas et restent complémentaires: une mobilité helvétique optimale passe nécessairement par le prisme de la multimodalité.

Une troisième voie entre Nyon et Le Vengeron permettrait une fluidification du trafic sur l'autoroute A1 en améliorant au passage la qualité de vie des riverains de toute la région lémanique qui subissent aujourd'hui les nuisances du trafic de transit sur les routes secondaires. C'est un investissement nécessaire pour notre présent, mais surtout pour notre avenir.