

# Nyon-Le Vengeron: Oui à une autoroute fonctionnelle!

Actualités  
vaudoises

N°22 – 5 novembre 2024

**Le 24 novembre prochain, les Suisses se prononceront sur la nouvelle étape d'aménagement des routes nationales voulue par le Conseil fédéral. Cet objet consiste à éliminer six goulets d'étranglement autoroutiers. Il a été largement accepté par les deux chambres du Parlement, l'ensemble des cantons au sein de la Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) ainsi que de nombreuses communes se trouvant sur le tracé des projets. A l'instar de ces autorités, nous soutenons également cet objet et vous invitons à voter un grand «OUI».**



## Adapter plutôt que développer

A l'ouverture de l'autoroute A1 entre Lausanne et Genève, en décembre 1963, la région de Nyon ne comptait que 29'000 habitants. Elle en compte désormais 107'000. En parallèle, les cantons de Vaud et de Genève ont connu une croissance de la population comprise entre 80% et 90%. Sans surprise, ce tronçon d'autoroute se trouve donc dans une situation de congestion préoccupante. Lors de sa mise en service, les autorités s'attendaient à environ 20'000 passages/jour. Aujourd'hui, l'Office fédéral des routes (OFROU) annonce régulièrement des chiffres dépassant les 85'000 passages/jour. En réalité, le niveau d'engorgement est tel qu'il produit régulièrement un trafic de transit dans les villes et villages de La Côte (Coppet, Founex, Mies, etc.). Cette situation exaspère de plus en plus les riverains et les syndicats des huit communes de Terre Sainte, qui exigent dorénavant une action résolue de la part des autorités, ce qui est fort légitime compte tenu de la forte accidentologie liée au trafic d'évitement.

En adaptant l'axe Nyon-Le Vengeron à 2x3 voies, la nouvelle étape d'aménagement des routes nationales permettra de lutter efficacement contre la tentation de nombreux automobilistes de sortir de l'autoroute et d'utiliser les routes secondaires sur des dizaines de kilomètres au moindre bouchon. Ce projet renforcera et pérennisera le rôle de canalisation des flux de l'autoroute, qui est l'une des principales raisons d'être du réseau des routes nationales. Il fluidifiera aussi le trafic en réduisant les bouchons qui pourrissent la vie de dizaines de

milliers de personnes sur ce tronçon lémanique ainsi que sur quelques autres points névralgiques dans le reste de la Suisse (48'000 heures de ralentissements en 2023 pour un coût de CHF 1.2 milliard à charge de l'économie suisse).

## La troisième voie Nyon-Le Vengeron ne sera pas saturée après son inauguration

Le trafic augmentera-t-il avec une troisième voie entre Nyon et Le Vengeron? Oui, car cette troisième voie créera une déviation de trafic des axes secondaires vers l'autoroute. Elle permettra aussi d'absorber le surplus de trafic consécutif à la croissance de la population attendue ces prochaines années. Toutefois, cette augmentation ne devrait pas saturer l'autoroute.

En 2015, il est vrai que l'OFROU craignait la survenue d'un tel scénario dans un rapport officiel. En effet, elle entrevoyait près de 140'000 passages/jour avec une troisième voie. Toutefois, depuis quelques années, quatre nouveaux facteurs amènent l'office fédéral à revoir sa copie. Premièrement, la récente suppression des places de stationnement dans les agglomérations a freiné le développement du transport individuel motorisé. Deuxièmement, la crise du Covid a induit une forte hausse du télétravail. Troisièmement, la loi fédérale sur l'aménagement du territoire a également produit des effets positifs en matière de densification des agglomérations. Quatrièmement, les investissements massifs dans les transports publics (en particulier le Léman Express entré en service en

Suite au verso

# «Dans la région valdo-genevoise, coincée entre les montagnes et le Léman, les contingences physiques font que le train et la voiture vont de pair, que cela plaise ou non.»

décembre 2019) ont permis un petit report modal vers le rail. La prise en compte de ces quatre nouveaux facteurs permet d'entrevoir des hausses de trafic moins importantes que celles envisagées il y a dix ans (105'000 passages/jour en 2040). Sachant qu'une troisième voie se justifie dès environ 75'000 passages/jour, la réalisation de cette dernière demeure néanmoins nécessaire et même urgente.

En parallèle, il est important de rappeler que la situation des transports sur l'Arc lémanique n'est pas comparable à celle du reste de la Suisse. En effet, faute de redondance des réseaux, le rail et la route y sont étroitement interdépendants. Ainsi, contrairement à l'axe Lucerne-Berne ou encore celui Zurich-Bâle, Lausanne ne peut être reliée à Genève autrement que par une seule ligne de chemin de fer et une seule autoroute. Si l'une de ces deux infrastructures de transport dysfonctionne, c'est l'autre qui prend le relais, au pied levé. Ce fut par exemple le cas pendant les 19 jours d'interruption/perturbation de trafic consécutifs au «trou de Tolothenaz», il y a exactement trois ans. Bloqués en gare d'Allaman, des dizaines de milliers de voyageurs ont pu rentrer à bon port grâce aux bus de remplacement, VTC et autres taxis qui ont emprunté l'autoroute. Que fera-t-on le jour où cette dernière sera devenue dysfonctionnelle? Les naufragés du rail pourront-ils encore basculer sur l'interface routière sans risque de saturer complètement les flux? Il est permis d'en douter. A cet égard, il est important de rappeler que les travaux liés au projet ferroviaire «Léman 2030» produiront des perturbations pendant encore très longtemps (2040, 2045? Bien malin qui peut le prévoir!).

Le prochain scrutin ne consiste donc pas en un «simple choix de société» entre la route et le rail, comme le comité référendaire voudrait nous le faire croire. Dans la région valdo-genevoise, coincée entre les montagnes et le Léman, les contingences physiques font que le train et la voiture vont de pair, que cela plaise ou non. C'est d'autant plus vrai que la croissance démographique y est relativement plus forte

qu'ailleurs, induisant des besoins en mobilité plus élevés avec pour conséquence de compliquer encore davantage tout report modal significatif.

Pour toutes ces raisons et bien d'autres encore, nous vous invitons donc à voter un grand «OUI» le 24 novembre prochain.

Cenni Najy

GRAND CONSEIL,  
GRANDE IDÉE

Billet d'humeur

Sous le titre «un couvre-feu pour les chats?», le quotidien vaudois *24 heures* met en lumière de façon presque injuste une toute petite partie du postulat des députés Mathilde Marendaz (EàG) et Sébastien Humbert (VL), qui demandent de manière documentée un rapport du Conseil d'Etat pour «continuer à cohabiter harmonieusement avec nos amis félins tout en diminuant leur impact sur la biodiversité», via l'étude d'une série de moyens.

Il n'est pas scandaleux de dire que les chats ont un impact sur les écosystèmes qui les entourent qui n'est pas comparable avec celui de nombreux autres animaux de compagnie... à l'exception des crocodiles ou du lion d'Epalinges, bien sûr. Il n'est pas scandaleux non plus de se demander où s'arrête l'action de l'Etat dans le domaine et où commence la responsabilité individuelle.

Ce ne sont en tout cas pas *Fidji* et *Stanley*, les deux Maine Coon lausannois objets d'un sympathique portrait du même *24 heures* et aimant s'aventurer sur les toits de la ville qui feront du lobbying pour un couvre-feu auprès de leur maître et député.

Baptiste Müller

## Impressum

Editeur :  
Fédération patronale  
vaudoise (FPV)  
Rédacteur responsable :  
B. Müller

Route du Lac 2  
1094 Paudex  
Case Postale 1215  
1001 Lausanne  
T +41 58 796 33 00  
info@centrepatronal.ch

La reproduction de nos articles est soumise à autorisation. Dans tous les cas, il s'agit de mentionner la source («Actualités vaudoises de la FPV»), ainsi que la date de parution.