



18.04.2024 - 08:20 Uhr

A1 Lausanne - Genève : La doyenne des autoroutes suisses fête 60 ans

Vernier/Ostermundigen (ots) -

L'autoroute A1 entre Lausanne et Genève fêtera ses 60 ans le 23 avril prochain. Premier tronçon autoroutier reliant deux villes en Suisse, cette infrastructure a été conçue pour accueillir 20'000 véhicules par jour. 60 ans plus tard, cinq fois plus de véhicules l'empruntent quotidiennement et évitent les routes cantonales.

Programmée pour l'Exposition nationale de 1964, l'autoroute A1 entre Lausanne et Genève représentait l'un des premiers tronçons de ce qui allait devenir l'artère principale du trafic routier à travers notre pays. Construits en un temps record de quatre ans et un coût estimé à 400 millions de francs, les 60 kilomètres reliant les deux villes lémaniques furent inaugurés officiellement le 23 avril 1964. Conçue comme moteur de l'essor de l'arc lémanique, l'A1 devait accueillir un trafic quotidien de 20'000 véhicules, alors qu'aujourd'hui cette infrastructure en supporte près de 100'000.

Trafic en augmentation constante

Durant les 60 dernières années, la population a augmenté de 5,3 à 9 millions selon l'OFS, et le nombre de véhicules privés circulant sur nos routes a sensiblement augmenté, accompagnant le développement économique du pays. Ainsi, le nombre de voitures de tourisme est passé d'un peu plus que 500'000 unités en 1960 à presque 4,8 millions d'aujourd'hui. A elles seules, les routes nationales absorbent 43% de l'ensemble des kilomètres parcourus en Suisse, alors qu'elles ne représentent que 3% du réseau routier. La proportion du transport de marchandises passant par les routes nationales atteint même 70%.

Surcharge systématique

En 2022, 39'863 heures d'embouteillage ont été recensées sur le réseau des routes nationales, alors qu'en 2008 elles n'étaient que de 10'000. Cette tendance à la hausse indique clairement que le réseau des routes nationales se heurte aux limites de ses capacités à certains endroits, raison pour laquelle la Confédération a développé un programme d'élimination des goulets d'étranglement dès 2009 (programme PRODES), lequel n'a pas concerné ce tronçon jusqu'ici. Malgré cela, le nombre d'heures d'embouteillages enregistré a continué de s'accroître dans des proportions nettement plus importantes que les kilomètres parcourus. En effet, entre 2013 (19'950 heures) et 2022, le nombre d'heures d'embouteillages a presque doublé, tandis que les kilomètres parcourus ont augmenté de seulement 5,3%. La conséquence est néfaste pour les localités voisines de ces axes autoroutiers car elles sont envahies par le trafic d'évitement dès que la circulation devient difficile sur le réseau national, avec pour conséquence des nuisances au niveau du bruit et de la sécurité routière.

Artère vitale de l'économie suisse

L'autoroute A1 entre Genève et St. Margrethen, la plus longue route nationale de Suisse avec plus de 400 kilomètres, représente une artère vitale pour l'économie suisse, puisqu'une large partie du trafic professionnel et des transports lourds de marchandises transitent par cet axe. En 2022, elle a absorbé 9,6 milliards de véhicules-kilomètres, soit 33 % des véhicules-kilomètres parcourus sur l'ensemble des routes nationales. Mais la surcharge constante d'une grande partie de cette autoroute, notamment dans les endroits névralgiques autour des grandes agglomérations, impacte aussi la compétitivité de l'économie suisse. La Confédération estime que les coûts liés aux retards causés par les embouteillages s'élèvent à environ 3,1 milliards de francs par an.

Élargissement ponctuel des autoroutes

En décidant d'élargir 53 kilomètres, soit 2,3% du réseau des routes nationales existantes, le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé d'adapter ponctuellement une infrastructure essentielle pour la Suisse. Les six projets d'élargissements ciblés (dont trois tunnels), à réaliser jusqu'en 2040 et financés entièrement par les automobilistes à travers le fonds FORTA, sont indispensables pour préserver la fonctionnalité du réseau des routes nationales et éviter ainsi le trafic d'évitement dans les localités aux abords des autoroutes. Cela vaut en particulier pour l'élargissement à six voies du tronçon de 19 kilomètres de l'A1 entre Nyon et le Vengeron qui est destiné à soulager le trafic dans cette région. De plus, les trois projets de tunnels sont quant à eux décisifs pour assurer la résilience lors de travaux d'entretien des structures existantes sans fermetures prolongées. La mise en service du troisième tunnel du Gubrist en juillet 2023, sur le contournement nord de Zurich, a déjà eu des effets positifs sur le trafic d'évitement, avec une diminution jusqu'à 20%. En cas d'acceptation du projet par le peuple en automne 2024, il s'agirait du premier élargissement de ce tronçon depuis sa construction il y a 60 ans. Il permettrait une diminution du trafic d'évitement sur les routes cantonales environnantes estimée entre 12 et 44% en fonction des axes, d'après l'OFROU.

Six projets en faveur de l'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers

1 - Le Vengeron-Coppet-Nyon (GE/VD)

Sur une longueur de 19 km entre l'échangeur du Vengeron et la sortie de Nyon, l'autoroute sera élargie à trois voies par sens de marche.

Réalisation : au plus tôt à partir de 2033 / Coût : 911 millions de francs

2 - Wankdorf-Schönbühl (BE)

Sur l'A1 entre Wankdorf et Schönbühl sont prévues quatre voies par sens de marche, et l'A6 passera à trois voies jusqu'à la jonction de Schönbühl.

Réalisation : au plus tôt à partir de 2027 / Coût : 253 millions de francs

3 - Schönbühl-Kirchberg (BE)

L'A1 doit passer de quatre à six voies de circulation sur 10,2 km.

Réalisation : au plus tôt à partir de 2033 / Coût : 239 millions de francs

4 - Tunnel du Rhin à Bâle (BS)

Le Rheintunnel doit désengorger le réseau secondaire de l'agglomération de Bâle. Cela ouvre des possibilités pour les transports publics et la mobilité douce et facilitera les interventions d'entretien sur le réseau des routes nationales de la région bâloise. La longueur du tronçon est de 11 km.

Réalisation : au plus tôt à partir de 2029 / Coût : 1,873 milliard de francs

5 - Deuxième tube du tunnel de Fäsenstaub (SH)

Sur l'A4 entre Schaffhouse-Sud et Herblingen, il y aura deux voies de circulation sur toute sa longueur. L'élément central du projet est la construction d'un deuxième tube du tunnel de Fäsenstaub. Cela permettra aussi de mieux gérer la circulation lors des travaux d'entretien. Sa longueur est de 4,5 km.

Réalisation : au plus tôt à partir de 2030 / Coûts : 393 millions de francs

6 - Troisième tube du tunnel de Rosenberg (SG)

Le troisième tube du tunnel de Rosenberg permet d'assainir les tunnels existants et d'assurer l'exploitation à long terme de l'autoroute urbaine. Sa longueur est de 2,3 km.

Réalisation : au plus tôt à partir de 2030 / Coûts : 1,244 milliard de francs

Contact:

Massimo Gonnella, porte-parole du TCS
Tél. 058 827 27 26 | 076 367 25 33 | massimo.gonnella@tcs.ch
www.presetcs.ch, www.flickr.com

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100918414> abgerufen werden.