

Conséquences locales de l'élargissement de l'autoroute A1 entre Nyon et le Vengeron et compatibilité avec les politiques de mobilité.

1. But de l'étude.....	2
2. Résumé des résultats.....	2
3. Sources examinées.....	3
4. Le projet dans son contexte.....	4
4.1 Contexte de la mobilité dans la région Nyon - Genève	4
4.2 Phénomène du « trafic induit » et ses conséquences	5
4.3 Projection de trafic de l'OFROU à 2030 et 2040 : des bases dépassées.....	5
5. Conséquences du projet au Vengeron et sur territoire genevois.....	8
5.1 Politique cantonale de mobilité et rôle de l'autoroute de contournement.....	8
5.2 Conséquences du projet au Vengeron	11
6. Conséquences du projet aux abords des jonctions de Nyon et de Coppet et sur territoire vaudois	17
6.1 Politique cantonale de la mobilité	17
6.2 Terre-Sainte et abords de la jonction de Coppet	17
6.3 Agglomération de Nyon et abords de la jonction	20

1. But de l'étude

En lien avec la votation fédérale du 24 novembre 2024 sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, l'ATE souhaite identifier les conséquences du projet d'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute Nyon-Vengeron en termes de report de trafic sur les réseaux cantonaux et dans les localités, ainsi que sa cohérence avec les politiques de mobilité locales.

Elle a confié à l'institut Insit de la HEIG-VD une mission d'examen des documents disponibles et d'appréciation de la problématique.

2. Résumé des résultats

L'autoroute A1 joue essentiellement un rôle de liaison interne à l'arc lémanique. Le trafic aux heures de pointe est très marqué par le phénomène pendulaire des déplacements domicile-travail. Les emplois auxquels accèdent les automobilistes se trouvent majoritairement dans les grandes communes urbaines de l'agglomération genevoise et de l'agglomération lausannoise. **Le volume de trafic adéquat sur cette infrastructure dépend en réalité de celui que ces destinations peuvent assumer sur leur réseau routier interne.**

Les collectivités publiques cantonales et communales conduisent depuis de nombreuses années **des politiques de mobilité axées sur la diminution des flux automobiles et la recherche d'un meilleur équilibre entre les modes de mobilité.** Ces politiques sont élaborées sous l'égide de la Confédération, qui approuve les plans directeurs cantonaux et les projets d'agglomération. Ces objectifs sont aujourd'hui renforcés par la *loi fédérale pour le climat et l'innovation* et par les plans climat cantonaux.

En induisant potentiellement dans le système de mobilité lémanique un important volume de trafic supplémentaire, **le projet d'augmentation de la capacité de l'A1 entre Nyon et le Vengeron vient déséquilibrer un tout cohérent et contredit les politiques de mobilité fédérales, cantonales et communales.**

1. Tout d'abord **il ne correspond pas à un besoin tel que l'OFROU le suppose dans son Rapport technique (voir chap. 3) puisque, dans la région lausannoise aussi bien que dans la région genevoise, les flux automobiles ne s'accroissent plus globalement depuis au moins une dizaine d'années, et ce malgré une forte croissance démographique.** La saturation actuelle de l'A1 est ponctuelle et essentiellement liée à une déficience localisée à l'échangeur du Vengeron. **En dehors d'évènements momentanés, le réseau routier cantonal ne subit pas de report de trafic de l'autoroute.** Au contraire le trafic routier qu'on y mesure diminue tendanciellement. La croissance future des flux autoroutiers décrite par

l'OFROU repose sur des hypothèses contestables et sur la perpétuation de tendances anciennes, non actualisées (chapitre 4.3).

2. S'il est réalisé, tout laisse à penser que **ce projet va générer une importante augmentation globale du trafic automobile, soit par le phénomène du trafic induit, soit par du report modal « à l'envers » de pendulaires qui quitteront le train pour reprendre la voiture.** Il va en quelque sorte auto-générer son propre trafic (chapitre 4.2). Cela serait évidemment en contradiction avec les objectifs des collectivités publiques.
3. Les flux générés par le projet ne pourront pas être absorbés par le système autoroutier élargi, tant du côté de Lausanne que surtout de Genève: nous montrons ainsi que le contournement autoroutier de Genève ne pourrait les absorber qu'une fois lui-même élargi et **à condition de renoncer à jouer le rôle de ceinture urbaine voulu par le Canton et renoncer aussi à soulager Genève et les communes suburbaines du trafic routier qui les étouffe** (chapitre 5). Le projet induirait en effet du trafic non seulement dans le système autoroutier, mais aussi en zone urbaine, là justement où il importe de le réduire.
4. La croissance du trafic aux abords des jonctions de Coppet et Nyon entraînerait des **conséquences délétères pour les localités proches, particulièrement pour l'agglomération nyonnaise** sur laquelle se déverserait la plus grande part du trafic de la jonction élargie (chapitre 6). Cette situation inacceptable pour les communes pourrait nécessiter la réalisation d'autres infrastructures routières, lesquelles vont à leur tour induire un trafic nouveau...

3. Sources examinées

La présente étude se fonde principalement sur le *Rapport technique du Projet général de suppression des goulets d'étranglement de l'autoroute A1 Vengeron-Coppet et Coppet-Nyon*, de l'Office fédéral des routes (OFROU), version du 21.11.1022. Par souci de simplicité, nous nous y référerons dans le texte de ce document sous le nom de « **Rapport technique OFROU** ».

L'étude de trafic présentée dans le rapport technique OFROU a pour but d'établir des charges de dimensionnement du projet autoroutier. Elle se fonde sur des hypothèses de croissance du trafic établies à partir de données et comptages réalisés entre 2008 et 2015. Les comptages sous-jacents au projet datent donc d'une dizaine d'année, soit avant la pandémie Covid et avant les premiers plans climat. Le projet général n'intègre dès lors ni l'évolution récente du trafic routier dans la région, ni les objectifs ambitieux des cantons de Vaud et Genève en matière de réduction du trafic automobile.

D'autres documents ont également été examinés, qui sont cités en notes de bas de pages au fur et à mesure du texte.

4. Le projet dans son contexte

4.1 Contexte de la mobilité dans la région Nyon - Genève

L'autoroute A1 entre Lausanne et Genève joue essentiellement un rôle de **liaison interne à l'arc lémanique**. Elle atteint la saturation aux heures de pointe, au moment où les pendulaires vont à leur travail ou en reviennent. Le trafic de longue distance y est très faible.

La majorité du trafic qui y circule trouve donc sa destination dans les grands centres d'emplois que sont les villes : Genève et sa conurbation (Vernier, Meyrin, Lancy, Plan-les-Ouates, Carouge) d'un côté, Nyon, Morges, l'Ouest lausannois et Lausanne de l'autre.

Le volume de trafic adéquat sur l'autoroute A1 dépend en réalité de celui que ces destinations peuvent assumer sur leur réseau routier interne.

Toutes ces villes, en cohérence avec les politiques cantonales, conduisent depuis de nombreuses années des **politiques de mobilité axées sur une diminution des flux automobiles**, afin de libérer de l'espace urbain pour les transports publics, les cyclistes et les piétons, lutter contre le bruit routier et la pollution.

Des investissements considérables sont consentis à l'échelle fédérale, cantonale et communale pour offrir à la population des alternatives au déplacement en voiture, grâce notamment à un système de transport public dense, fiable et confortable.

Cette politique dite « de report modal » porte ses fruits, puisque, après des décennies d'accroissement continu des flux de circulation, nous observons dans toute la région une stagnation, voire une diminution des volumes de trafic routier depuis une dizaine d'années. Cette diminution est particulièrement marquée dans les villes.

Il ne s'agit pas, et de loin, d'enlever tout rôle au transport individuel motorisé (TIM) mais de trouver un meilleur équilibre entre les modes, grâce au report sur les transports publics (TP) d'une partie des déplacements. A titre d'exemple, la *stratégie ferroviaire 2050* du canton de Vaud vise à augmenter de 20% aujourd'hui à 38% en 2050 la part modale TP (en distances parcourues) et parallèlement à réduire celle des TIM de 74% aujourd'hui à 55%.

Ce meilleur équilibre des modes permet d'apaiser le trafic dans les localités, de densifier l'offre de transport public, de réaliser des aménagements sûrs pour les vélos et les piétons, de diminuer le bruit routier et la pollution et enfin de tendre vers la neutralité carbone qui est nécessaire pour minimiser les changements climatiques en cours.

Ces évolutions, qui bénéficient à l'ensemble de la population et s'inscrivent dans la politique climatique de la Suisse et des cantons, nécessitent, pour réussir, une parfaite cohérence des mesures mises en œuvre dans différents domaines des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire.

Dans cette mécanique délicate, le projet d'élargissement de l'A1 entre Nyon et le Vengeron, parce qu'il permet un accroissement significatif des flux autoroutiers en entrée de Genève, vient contrecarrer l'ensemble des efforts en cours et met en péril le

fonctionnement du système de mobilité de la Côte vaudoise et de la région genevoise, ainsi que nous le voyons dans les chapitres suivants.

4.2 Phénomène du « trafic induit » et ses conséquences

Le « bon sens populaire » considère le lien entre les flux de mobilité (la demande) et les infrastructures (l'offre) comme simple et unilatéral : si les flux s'accroissent les infrastructures saturées devraient être augmentées, à défaut de quoi le système se dérèglerait et les flux se répandraient sur des infrastructures inadaptées, telles que les routes locales traversant des villages.

Or la demande dépend en réalité de l'offre. Tout accroissement de performance de l'infrastructure génère des flux nouveaux. Ce phénomène classique en économie (loi de l'offre et de la demande) s'applique parfaitement et conduit au phénomène du « trafic induit »¹. Il ne s'agit pas en l'occurrence de report modal, temporel ou spatial, mais véritablement de déplacements nouveaux dû à l'existence de l'offre nouvelle. Son inverse, appelé « évaporation du trafic » a également été démontré² : il s'applique lors d'une réduction de capacité d'une infrastructure routière, temporaire ou de long terme (une partie du trafic pré-existant disparaît sans qu'on le retrouve sur d'autres itinéraires ou même sur d'autres modes).

Accroître la capacité d'une autoroute à l'intérieur d'une région urbaine telle que l'arc lémanique constitue ainsi un puissant levier d'induction de trafic automobile, alors même que l'ensemble des politiques cantonales, régionales et urbaines cherchent à réduire ce trafic.

L'OFROU reconnaît et intègre la notion de trafic induit dans le chapitre « trafic » du rapport technique : « *une augmentation de capacité de l'infrastructure autoroutière entraîne souvent une induction du trafic* » (p. 72).

4.3 Projection de trafic de l'OFROU à 2030 et 2040 : des bases dépassées

Dans son rapport technique, l'OFROU fonde ses projections de trafic sur une base de référence 2015, basée sur des comptages et observations relativement anciens réalisés dans la période 2008-2015. Deux horizons sont considérés : 2030, correspondant à la mise en service supposée de l'accroissement de capacité entre Nyon et le Vengeron, et 2040, soit 10 ans plus tard, afin de vérifier si l'infrastructure nécessite des adaptations ultérieures. Ces horizons sont théoriques, puisque l'on sait aujourd'hui que l'infrastructure pourrait, au mieux, être mise en service après 2040.

¹ Le phénomène du trafic induit a été montré en Suisse par Weis et Axhausen (Weis, C. and K. W. Axhausen (2013) : *Aktivitätenorientierte Analyse des Neuverkehrs* : Leitfaden 2012/02, report for SVI 2004/012, SVI, St. Gallen.

² Hosotte Pauline, *l'évaporation du trafic, opportunité pour la mobilité d'aujourd'hui et demain*, thèse de doctorat EPFL, 2022.

Les hypothèses d'évolution du trafic à ces deux horizons sont construites en distinguant le *trafic de transit*, pour lequel des coefficients d'accroissement annuel sont appliqués, du *trafic interne* à la région allant de Rolle à Genève, dont l'évolution est déterminée par celle des habitants et des emplois selon le Projet d'agglomération 2 du Grand-Genève (scénario « tendance »). **Cette méthode des coefficients d'accroissement annuels, qui envisage le futur comme une simple prolongation des évolutions du passé, est désuète. En matière de mobilité, les évolutions futures sont aujourd'hui beaucoup plus incertaines et l'enjeu climatique obligerait à inclure d'autres scénarios.**

Un modeste paramètre de *report modal* est appliqué au trafic interne. Le trafic induit par la nouvelle infrastructure est quant à lui considéré dès 2030 : « *L'attractivité liée à l'augmentation de la capacité offerte est de + 6 %, répartie linéairement sur les deux années consécutives à la mise en service de l'infrastructure.* » (p.73). Ce trafic induit par la mise en service de l'élargissement de l'A1 entre Nyon et le Vengeron est représenté sur la Figure 1 par le saut de la courbe bleue entre 2028 (année supposée de la mise en service) et 2030.

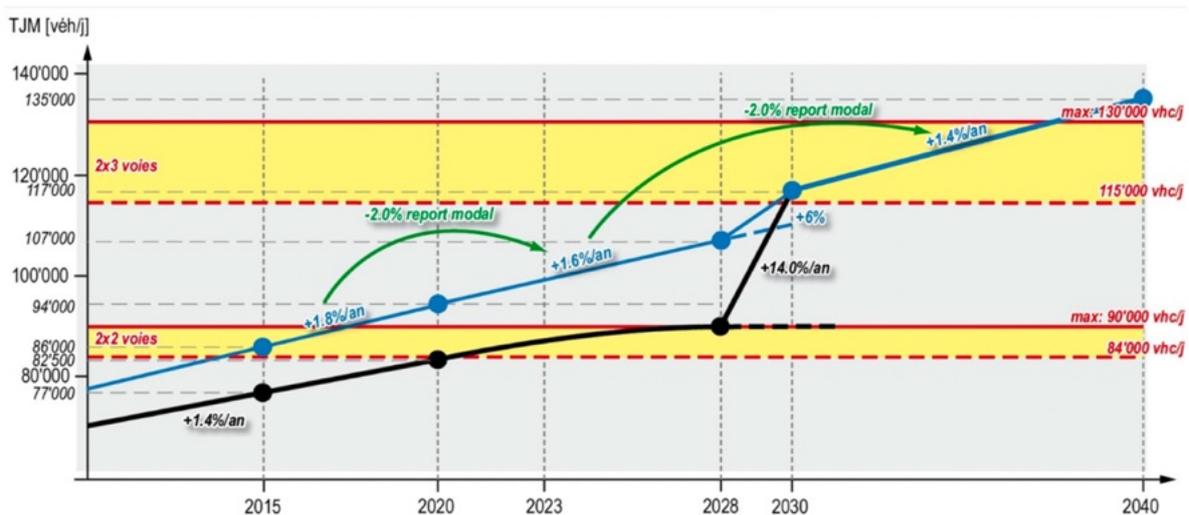


Figure 1: Evolution du Trafic Journalier Moyen (TJM) entre 2015 et 2040 au niveau du pont de la Versoix. Source: OFROU – Rapport technique du Projet Général

La figure 1 illustre l'évolution 2015-2040 du trafic sur l'autoroute en un point (pont sur la Versoix, frontière VD-GE), telle que l'étude de trafic du rapport technique OFROU l'anticipe. Comme elle est particulièrement parlante et qu'elle est souvent reprise dans les débats autour de la votation du 24 novembre 2024, elle mérite un commentaire détaillé.

La courbe noire illustre la croissance du trafic « sous contrainte de l'infrastructure », c'est-à-dire bridée par les conditions de circulation difficiles dues à la saturation croissante de l'autoroute. On voit une asymptote en 2028, avec un trafic de 90'000 vh/jour, considéré par l'OFROU comme la limite de capacité théorique de l'infrastructure à 2 x 2 voies (sans utilisation des bandes d'arrêt d'urgence).

La courbe bleue correspond au volume de trafic théorique qui circulerait, selon l'OFROU, si l'infrastructure n'était pas limitée, soit si l'autoroute n'avait pas de limite de capacité. Ainsi, en 2015, 86'000 vh/jour souhaiteraient y circuler, mais seuls 77'000 le font réellement en raison des contraintes de saturation. Cette différence (9'000 véhicules /

jour en 2015 ; 17'000 véhicules / jour en 2028, juste avant la mise en service) me **paraît totalement exagérée**, car la saturation aux heures de pointe se manifeste principalement par un étalement des périodes de pointes (voir Rapport technique OFROU, p. 59), ce qui a peu d'incidence sur les volumes de trafic journaliers.

En effet, une demande non satisfaite peut s'exprimer par *report temporel* (étalement des heures de pointe), par *report spatial* (recours à des itinéraires alternatifs, par exemple sur le réseau routier cantonal et local), par *report modal* (sur le train) ou par *évaporation du trafic* (les déplacements ne sont pas réalisés).

Comme nous venons de le voir, le report temporel n'affecte pas le trafic journalier sur 24 heures : le report est généralement de quelques minutes ou dizaines de minutes. Le report spatial est en revanche crucial à considérer, car le risque d'envahissement des localités par un trafic routier empêché de circuler sur l'autoroute est au cœur des débats autour de la votation du 24 novembre 2024.

Or, comme le montre la Figure 2, **l'évolution 2005-2022 du trafic sur le principal axe routier alternatif, soit la RC1/Route suisse, montre une diminution du trafic journalier moyen de près de 40% en 17 ans**. Il est dès lors impossible d'invoquer un report spatial, en dehors bien entendu de quelques événements momentanés liés à des incidents sur l'autoroute.

Quant au report modal, bien évidemment souhaitable, il faudrait l'estimer en observant l'évolution du nombre de voyageurs sur les différents services ferroviaires de la ligne CFF entre Lausanne et Genève, ce que je n'ai pas fait ici. Rappelons simplement que d'importants investissements ont été consentis ces dernières années pour instaurer la cadence à la demi-heure sur l'ensemble des services et en particulier le RE qui parcourt tout l'arc lémanique en desservant Rolle, Gland, Nyon et Coppet, ainsi que Lancy-Pont-Rouge, Genève-Eaux-Vives et Annemasse, au-delà de Genève-Cornavin. Depuis Coppet, le Léman Express relie 6 gares genevoises avant d'atteindre Annemasse. Ces développements considérables ont attiré une importante fréquentation (70'000 voyageurs/jour en 2022). Il est vraisemblable qu'une partie de cette fréquentation soit liée à un report modal dans le couloir Vaud-Genève.

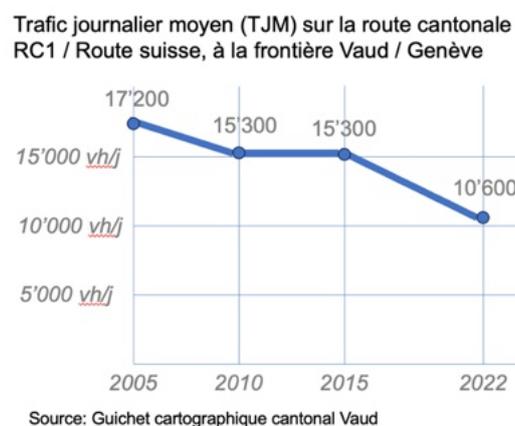


Figure 2: Evolution 2005-2022 du trafic journalier sur la route cantonale 1 à la frontière Vaud-Genève. Source : guichet cartographique du canton de Vaud.

Dès 2028, toujours selon la Figure 1, la mise en service de l'élargissement à 2x 3 voies permettait à l'ensemble de la demande de trafic de circuler et la courbe noire rejoint brutalement la courbe bleue (effet de rattrapage). La courbe bleue fait elle-même un saut dû au trafic induit. Dès 2030 la capacité nouvelle de l'autoroute élargie est presque totalement utilisée et avant 2040 de nouvelles saturations apparaissent, nécessitant de nouvelles augmentations de la capacité autoroutière.

5. Conséquences du projet au Vengeron et sur territoire genevois

5.1 Politique cantonale de mobilité et rôle de l'autoroute de contournement

La politique de mobilité du Canton de Genève se fonde sur la Loi du 5 juin 2016 sur la Mobilité Cohérente et Equilibrée (LMCE)³. Cette loi structure le territoire du canton en zones, et identifie un réseau routier hiérarchisé en fonction de la loi cantonale sur les routes (voir Figure 1). Le contournement autoroutier y joue un rôle majeur d'accueil du trafic, notamment de transit, afin de soulager les secteurs urbains. A l'intérieur des zones urbaines, le trafic individuel motorisé, notamment en transit, est limité. En dehors des zones urbaines « *des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics* »⁴

La LMCE ne dit rien au sujet des volumes de trafic à assurer ni sur l'autoroute, ni sur les axes routiers. Le Plan climat cantonal 2030⁵ indique en revanche, que « *pour atteindre l'objectif de réduction [des gaz à effet de serre] à 2030 pour le transport de personnes, 40 à 50% des déplacements en TIM⁶ devront se reporter sur d'autres modes de transport moins émissifs ou être supprimés, et environ 80% pour atteindre l'objectif à 2050.* »⁷

Le projet d'agglomération du Grand Genève (4^e génération, 2021) indique comme principaux enjeux en matière de réseau routier :

- le renforcement de la **gestion du trafic pour préserver les secteurs les plus urbanisés du Grand Genève**, en particulier dans l'agglomération centrale, les agglomérations régionales et certaines traversées de villages ;
- **l'amélioration du niveau de service de certains tronçons du réseau routier structurant** pour décharger les réseaux secondaires, **sans augmentation de la capacité routière globale.**⁸

³ rsGE H 1 21: Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), du 5 juin 2016

⁴ LMCE, Art. 7, al. 6

⁵ République et canton de Genève, Plan climat cantonal 2030, 2^e génération, adopté par le Conseil d'Etat le 14 avril 2021.

⁶ Transports individuels motorisés

⁷ Plan Climat cantonal 2030, pp. 36-37

⁸ P.111

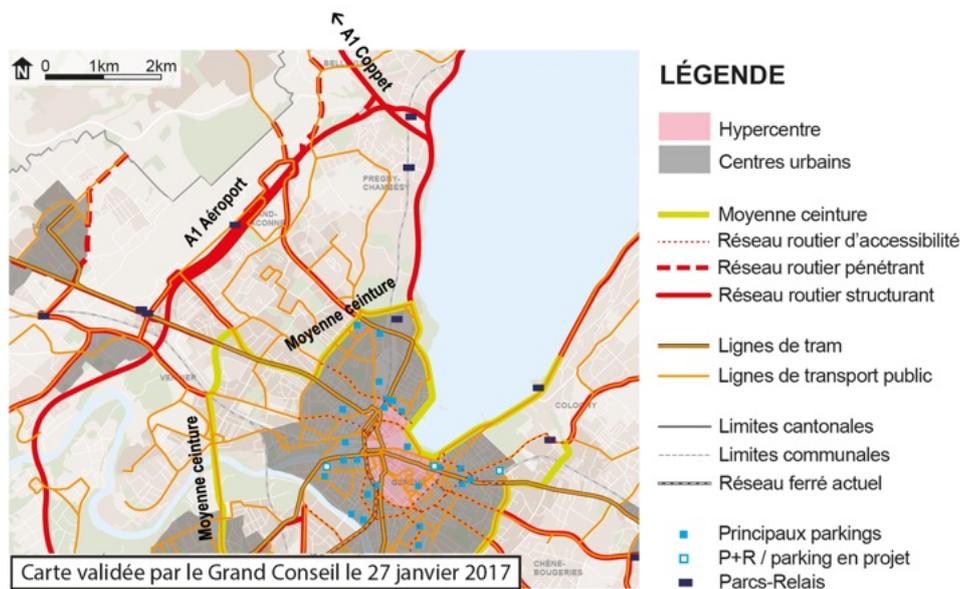


Figure 3 : Extrait de la carte accompagnant la Loi cantonale sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). On y voit l'autoroute A1 et la moyenne ceinture (ou ceinture urbaine).

La condition de non-augmentation de la capacité routière globale est en effet centrale afin de ne pas induire un trafic automobile supplémentaire à destination des secteurs urbanisés du Grand Genève.

Un récent document du Département de la Santé et de la Mobilité du canton de Genève, intitulé « *Elargissement de l'autoroute A1 – articulation avec la politique de mobilité du Canton de Genève* » et disponible sur le site de l'Etat de Genève⁹ précise la façon de réaliser cette condition dans le cas de l'élargissement de l'autoroute de contournement de Genève. Il ne spécifie toutefois pas le cas du tronçon Nyon-Vengeron.

Selon cette stratégie cantonale (Figure 4), l'élargissement de l'autoroute de contournement permettrait, outre l'amélioration de la résilience actuellement menacée :

- « d'offrir un périphérique fonctionnel, permettant de sortir le trafic du centre **en reprenant le rôle que joue actuellement la ceinture urbaine** »
- « de diminuer le trafic sur les réseaux routiers cantonal et communaux, en vue de mieux prioriser les TC et MD sur ces axes »
- « de **mettre en place une voie à usage multiple** (covoiturage, transports publics, véhicules automatisés, etc) pour promouvoir d'autres formes de mobilité sur l'autoroute ».

⁹ Office cantonal des Transports, « *Elargissement de l'autoroute A1 – articulation avec la politique de mobilité du Canton de Genève* », 15 mars 2024, <https://www.ge.ch/document/presentation-projets-suppression-goulets-etranglement-autoroute-genevoise> , consulté le 10.10.2024

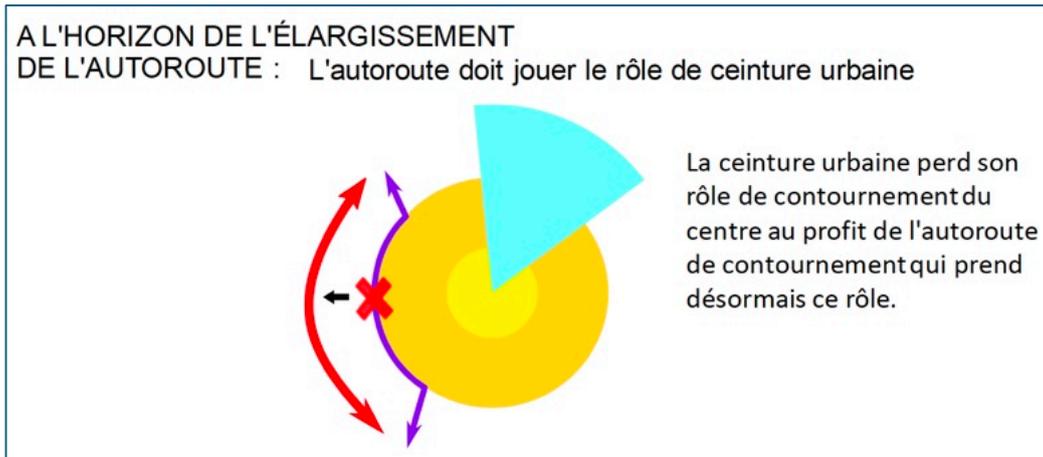


Figure 4: concept d'accessibilité TIM du canton de Genève à l'horizon de l'élargissement de l'autoroute. Source: Office cantonal des Transports, « Elargissement de l'autoroute A1 – articulation avec la politique de mobilité du Canton de Genève », 15 mars 2024.

Il s'agit donc à la fois que l'autoroute de contournement déleste le réseau routier cantonal et communal, reprenne le trafic de contournement actuellement supporté par la moyenne ceinture (Figure 4) et consacre une voie au covoiturage ou aux transports publics.

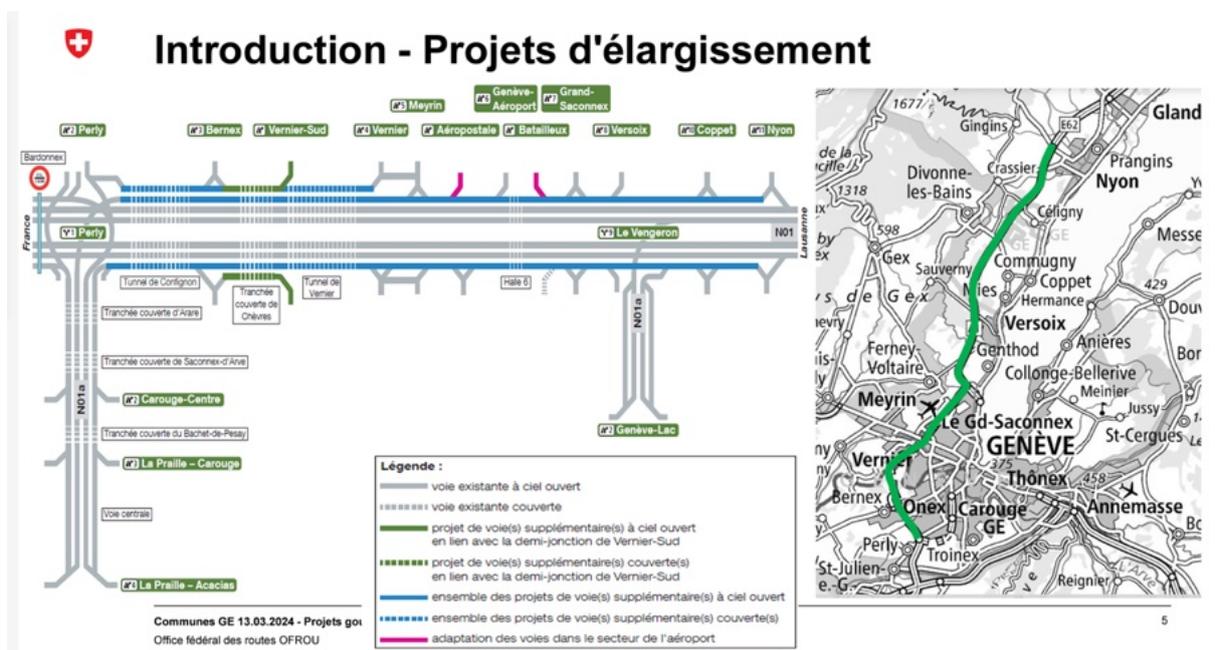


Figure 5: Projet d'élargissement de l'autoroute A1 entre Nyon et Perly. Source : OFROU, Projets OFROU de suppression des goulets d'étranglement, présentation aux communes, 13 mars 2024.

Le document ne l'exprime pas explicitement, mais nous montrons plus bas que l'autoroute de contournement, même élargie, ne pourrait pas simultanément remplir les objectifs du canton ET absorber un trafic supplémentaire important provenant de l'A1 entre Nyon et le Vengeron.

En effet, sur le contournement de Genève, la capacité supplémentaire offerte par l'élargissement (en bleu sur la Figure 5) devrait être consacrée à absorber le trafic de ceinture, reporté de l'itinéraire actuel (voir Figure 3).

A l'horizon de l'élargissement de l'autoroute A1 entre Nyon et le Vengeron, la capacité d'absorption TIM sera ainsi paradoxalement limitée sur l'autoroute de contournement. Ce sera également le cas sur la branche « Genève-lac » du Vengeron. En effet celle-ci débouche, au droit du Jardin botanique, sur l'actuelle « moyenne ceinture » dont le trafic devra être réduit. Un contrôle d'accès (par la régulation lumineuse) limite actuellement les volumes de trafic en entrée et ce dispositif devra être encore renforcé pour mettre en œuvre le Plan climat.

Pour ce qui concerne la mobilisation d'une voie par sens de l'autoroute de contournement pour le covoiturage et les transports publics, notons que le canton de Genève s'inspire à cet égard d'expériences réussies en France. **Pour l'heure, l'OFROU exprime de grandes réticences à cette idée, craignant une réduction de capacité, ainsi que de forts effets de cisaillement**, dans la mesure où la voie réservée serait vraisemblablement celle de gauche¹⁰.

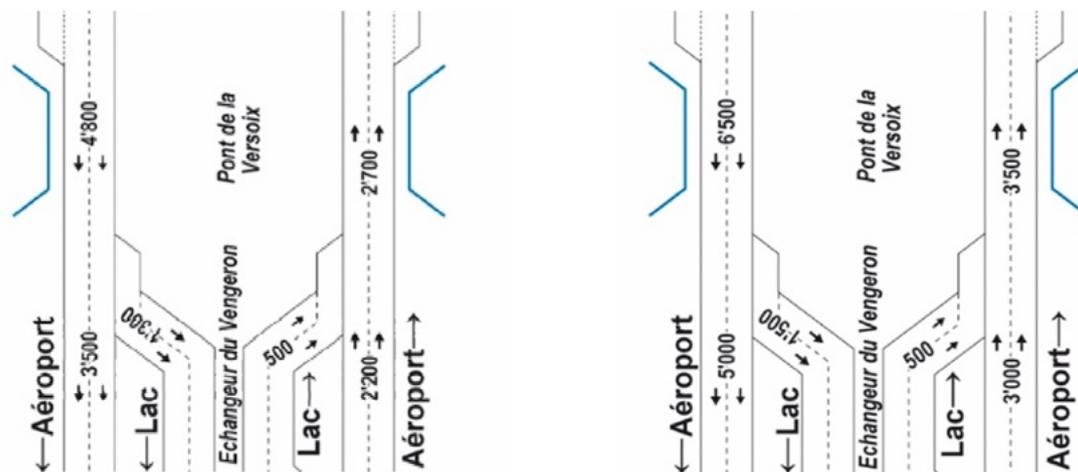
En conclusion, il paraît contradictoire avec la politique de mobilité du canton de Genève d'accueillir plus de trafic automobile qu'aujourd'hui en provenance du canton de Vaud. Au contraire, cet apport devrait être réduit pour permettre à l'autoroute de contournement de Genève de jouer pleinement son rôle de ceinture urbaine et de réserver éventuellement une voie à des modes de déplacements (covoiturage, transport collectif) plus efficaces en termes de consommation d'espace de chaussée et d'émissions de gaz à effet de serre.

5.2 Conséquences du projet au Vengeron

L'OFROU établit pour l'année de référence 2015 un trafic horaire « déterminant » de 4'800 véhicules par heure le matin, mesuré dans le sens Genève, au niveau du Pont de la Versoix (Figure 6, partie gauche), soit entre la jonction de Coppet et l'échangeur du Vengeron. Le trafic horaire déterminant est utilisé par l'OFROU pour dimensionner les infrastructures. Il correspond à la 100^e heure la plus chargée de l'année.

¹⁰ Watson.ch, « Une voie réservée au covoiturage sur l'autoroute ? Ce canton romand est pour », article du 25.11.2022, Julian Spörri

Echangeur du Vengeron, heure de pointe du matin



Trafic horaire déterminant matin 2015

Trafic horaire déterminant matin 2040

Source: OFROU Projet général de suppression des goulets d'étranglement Vengeron-Coppet-Nyon – Rapport technique, 2022

Figure 6: Trafic d'heure de pointe du matin à l'échangeur du Vengeron, en 2015 et en 2040, selon le rapport technique de l'OFROU.

A noter que je ne suis pas parvenu à retrouver cette valeur sur la base des analyses de comptages réalisées par l'OFROU (Figure 7). En effet la 100^e heure la plus chargée semble s'établir à 3'800 véhicules/heure dans le sens Genève comme dans le sens Lausanne. Un volume de trafic de 4'800 véhicules par heure semble n'avoir jamais été mesuré en 2014 (maximum à 4'200). Cela serait d'ailleurs cohérent avec la limite de capacité d'une autoroute à quatre voies, communément admise à environ 4'000 véhicules par heure et par sens.

Cette différence de 1'000 véhicules par heure entre les analyses de trafic réalisées par l'OFROU et les hypothèses ayant servi de base au projet est considérable: elle correspond à la moitié de la capacité d'une voie de circulation autoroutière! Une explication de l'OFROU serait nécessaire sur ce point¹¹.

Selon l'OFROU (Rapport technique, p. 54) le trafic de « cisaillement », lié aux véhicules qui, à l'approche de l'échangeur du Vengeron, se déportent à gauche pour se diriger vers la branche Genève-Lac, réduit la capacité de l'A1 en heure de pointe du matin. L'OFROU estime une perte de capacité à 500 véhicules / heure en 2015, ce qui est considérable. Nous relevons que **cette perte (que l'on retrouve dans l'autre sens le soir) est liée à la**

¹¹ Une interprétation pourrait être que l'OFROU ait, dans ce cas précis, établi son trafic horaire déterminant, non pas sur les résultats des comptages permanents, mais sur une mesure d'un seul jour (17.03.2015 : 4'300 véhicules/heure) à laquelle une pénalité de 500 véhicules par heure aurait été ajoutée pour tenir compte des problèmes de cisaillement de trafic à l'approche de l'échangeur du Vengeron (voir rapport technique OFROU, pp. 54-55). Il s'agirait alors d'un défaut de méthode puisque cela ne correspond pas à la 100^e heure déterminante. Par ailleurs le problème de cisaillement pourrait être résolu par le réaménagement de l'échangeur du Vengeron, sans augmenter la capacité du tronçon Nyon-Vengeron.

configuration de l'échangeur du Vengeron et non pas au nombre de voies entre Nyon et le Vengeron. Le projet de réaménagement de l'échangeur, notamment le déplacement à droite de la bifurcation pour Genève-Lac, serait une solution technique pour augmenter localement la capacité sans nécessiter l'élargissement à six voies à l'amont. Cela d'autant plus qu'à l'avenir le trafic se dirigeant vers Genève-Lac sera fortement limité (et non pas augmenté comme le postule l'OFROU) puisqu'il se dirige vers les zones urbaines qui devront être soulagées d'une part importante de leur circulation actuelle en conformité avec le Plan Climat et avec la LMCE.

Le trafic horaire théorique 2040 au même endroit, dans le sens Genève, est établi par l'OFROU à 6'500 véhicules (Figure 6, partie droite). La capacité d'une autoroute à six voies s'établissant à 6'000 véhicules par heure et par sens, il en résulte qu'à l'amont de l'échangeur du Vengeron, **l'autoroute élargie atteindra à nouveau la saturation en 2040**, ce qui nécessiterait d'autres mesures pour accroître à nouveau sa capacité.

Arrivé à l'échangeur du Vengeron, le trafic de l'autoroute A1 provenant du canton de Vaud se sépare entre la branche Aéroport et la branche Lac. En 2040, suivant les hypothèses de l'OFROU, la charge de trafic déterminante est de 5'000 véhicules par heure sur la branche Aéroport (Figure 6, partie droite).

Le tronçon de l'A1 devant l'aéroport supporte aujourd'hui les charges de trafic les plus élevées de la région. Il en sera de même en 2040. Or le trafic provenant de Coppet, additionné du trafic venant de Versoix et rejoignant l'A1 au Vengeron via la Route des Romelles, occupera l'entier de la capacité de l'A1 au droit de l'aéroport.

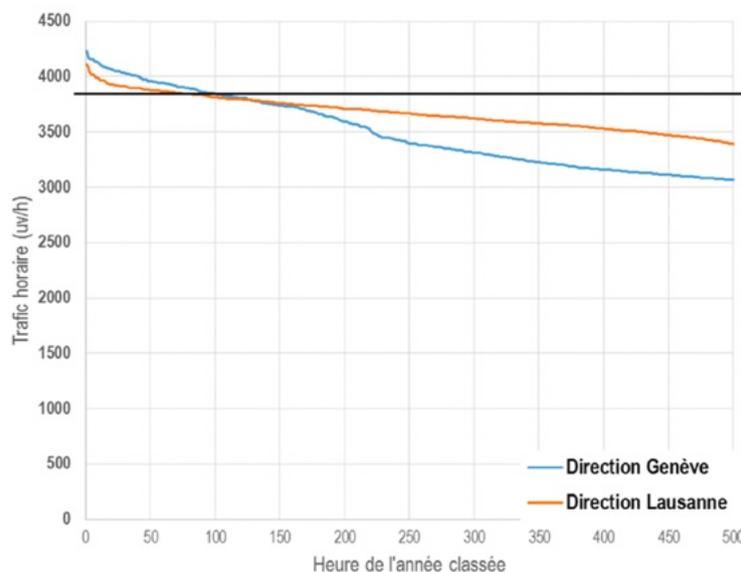


Figure 3.5 – Classification horaire du trafic 2014, compteur 249 (0 – 500^{ème} heure)

Figure 7: Valeurs décroissantes du trafic horaire 2014 de l'autoroute A1, mesuré au Pont de la Versoix (point de comptage automatique 249), selon le rapport technique de l'OFROU, p. 47. La 100^e heure correspond à un trafic horaire d'environ 3'800 véhicules, dans le sens Genève comme dans le sens Lausanne.

Un extrait d'une carte provenant de l'étude de trafic du Rapport technique de l'OFROU montre ce phénomène pour le trafic journalier moyen (Figure 8). On y constate que le trafic 2040 de l'A1 Coppet – Vengeron (133'500 véhicules par jour) se sépare au Vengeron

entre la branche Aéroport (103'000 véhicules/jour) et la branche Lac (28'500 véhicules / jour). Après réunion avec le trafic de la route des Romelles (30'000 véhicules / jour), la branche Aéroport de l'A1 retrouve 133'000 véhicules / jour juste avant la jonction de Ferney.

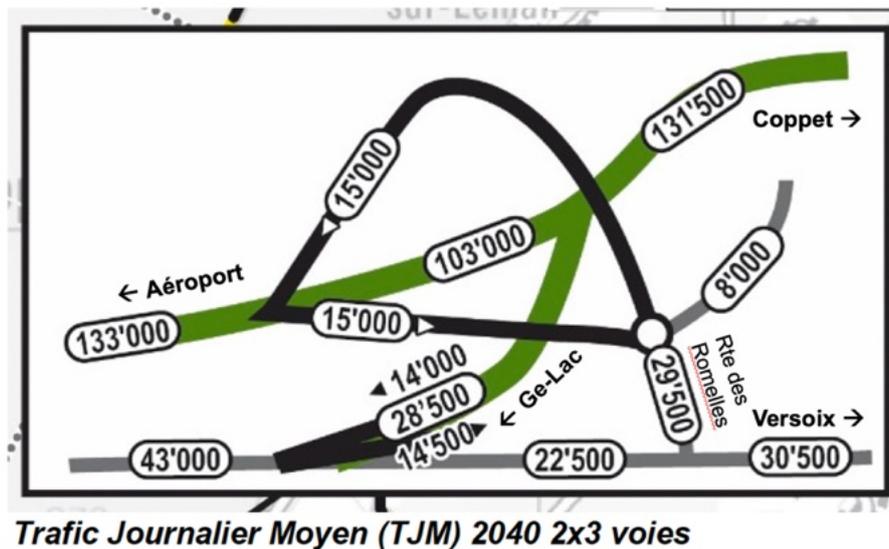


Figure 8: Echangeur du Vengeron, trafic journalier moyen en 2040, avec autoroute A1 à 2 x 3 voies. Source: rapport technique OFROU, p. 148.

En heure de pointe du matin, le trafic provenant de Coppet, sur la branche Aéroport de l'échangeur du Vengeron est estimé par l'OFROU à 5'000 véhicules / heure en 2040 (Figure 6, partie droite).

Par analogie avec la réflexion ci-dessus présentée en trafic journalier moyen, nous pouvons considérer que le volume de trafic horaire du matin qui le rejoindra depuis la route des Romelles sera de l'ordre de 1'500 véhicules / heure. Le volume total de trafic en direction de l'aéroport, juste avant la jonction de Ferney, sera alors de (5'000 + 1'500 =) 6'500 véhicules / heure, ce qui saturera l'A1 à cet endroit.

Comme nous l'avons vu plus haut, le Canton de Genève souhaite, à l'horizon de la mise à 2 x 3 voies de l'A1 en contournement de Genève, reporter sur l'A1 le trafic de transit utilisant actuellement la moyenne ceinture (voir Figures 3 et 4). Le but est de permettre aux axes composant la moyenne ceinture d'accueillir dans de meilleures conditions transports publics, vélos et piétons, des arbres pour lutter contre les îlots de chaleur, mais aussi d'accueillir un trafic reporté du centre-ville, conformément à la LMCE.

Je ne dispose pas de document chiffrant le volume de trafic horaire à reporter ainsi sur l'autoroute de contournement. Nous pouvons considérer qu'il s'agit pour partie de trafic circulant actuellement sur la Route suisse et rejoignant la moyenne ceinture à la hauteur du Jardin botanique (env. 1'100 véhicules / heure aujourd'hui selon le SITG), soit vers la Rue de Lausanne et le Quai Wilson (env. 600 véhicules/heure), soit vers l'av. Giuseppe-Motta via l'Avenue de la Paix (env. 500 véhicules/heure). Supposant que la moitié de ce flux soit susceptible d'être « détourné » sur l'A1, nous aurions ainsi environ 500 véhicules / heure supplémentaires sur l'A1 en heure de pointe du matin. Pour le surplus il s'agirait aussi de trafic provenant de la rive gauche via le Quai Wilson et/ou de trafic de la rive

droite contournant actuellement la Ville via l'av. Giuseppe Motta. Nous pouvons estimer le volume global de trafic à reporter à au moins 1'500 véhicules /heure, ce qui correspond à la capacité de trafic d'une à deux voies de circulation urbaine.

On constate bien qu'il n'est pas possible pour l'A1 d'assumer cette fonction de ceinture urbaine si elle est complètement chargée de trafic venant du canton de Vaud. **Il faudrait au contraire limiter la capacité de l'A1 à l'amont du Vengeron pour préserver le bon fonctionnement du contournement de Genève.**

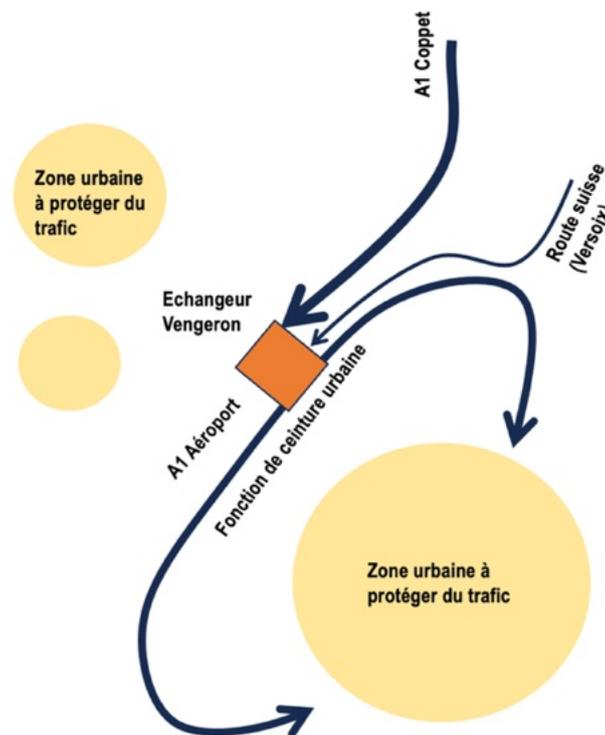


Figure 9: fonctions de l'autoroute A1 à la hauteur de l'échangeur du Vengeron. Si la capacité est mobilisée pour acheminer le trafic du Canton de Vaud et de la Route suisse, la fonction de ceinture urbaine ne peut pas être réalisée et la zone urbaine ne peut pas être protégée du trafic.

Quant à la branche Genève-Lac de l'A1, qui draine du trafic directement vers la zone urbaine que le Canton souhaite soulager, elle devrait voir son trafic (1'300 véhicules / heures en 2015, voir Figure 6) diminuer au moins de moitié d'ici 2040, et non pas augmenter à 1'400 ou 1'500 véhicules / jour comme le prévoit l'OFROU.

Résumé du chapitre 5

La Loi genevoise sur la Mobilité Cohérente et Equilibrée (LMCE) et le plan climat cantonal convergent vers la **nécessité d'une très importante diminution du trafic automobile dans les secteurs centraux de Genève**. Dans cette perspective le Canton souhaite élargir à 2 x 3 voies le contournement autoroutier (entre le Vengeron et Perly) pour y détourner une part importante du trafic urbain, notamment celui actuellement drainé par la moyenne ceinture définie dans la LMCE. **Il s'agit donc que le contournement**

autoroutier joue différents rôles et non pas seulement celui d'accueillir un gros volume de trafic provenant du canton de Vaud.

Or la mise à 2 x 3 voies de l'A1 entre le Vengeron et Nyon conduira, selon les propres estimations de l'OFROU, à saturer la capacité disponible sur le contournement, en particulier sur son tronçon le plus critique, au droit de l'aéroport. **L'élargissement de l'A1 à l'amont du Vengeron empêchera dès lors l'autoroute de contournement de jouer pleinement son rôle**, y compris lorsque cette dernière sera élargie à 2 x 3 voies.

La mise à 2 x 3 voies du tronçon Nyon-Vengeron est ainsi contreproductive du point de vue de la gestion du trafic sur territoire genevois. En revanche, le réaménagement de l'échangeur du Vengeron pourrait limiter les problèmes de cisaillement de trafic et améliorer la sécurité.

6. Conséquences du projet aux abords des jonctions de Nyon et de Coppet et sur territoire vaudois

6.1 Politique cantonale de la mobilité

Le Canton de Vaud ne dispose pas de loi sur la mobilité et sa Loi sur les routes, datant de 1991, est actuellement en révision, tandis que la stratégie mobilité cantonale est en cours d'élaboration. Enfin, le Plan Climat cantonal de 2^e génération est en cours d'étude. Le Plan Climat cantonal de 2020¹², tout comme à Genève, fixe l'objectif d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) comprise entre 50% et 60% d'ici 2030 (par rapport à 1990) et la neutralité carbone territoriale d'ici 2050. S'il ambitionne « *d'accroître massivement l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce* », il n'établit pas d'objectif chiffré pour la réduction du TIM à 2030 ou à 2050.

La stratégie ferroviaire cantonale 2050 est plus précise : elle vise une baisse de la part modale de la voiture de 74% actuellement à 55% en 2050, en termes de distances parcourues, et parallèlement une augmentation de la part modale des transports publics de 20% aujourd'hui à 38% en 2050. La stratégie cantonale de promotion du vélo complète le dispositif d'évolution du système de mobilité, visant une augmentation de la part modale du vélo à l'échelle cantonale de 10% d'ici 2035, au lieu des 2% actuels.

6.2 Terre-Sainte et abords de la jonction de Coppet

La stratégie TIM du Schéma directeur intercommunal de la Terre Sainte, datant de 2012,¹³ vise à « *éviter la congestion définitive des infrastructures routières existantes mais surtout ne pas augmenter leur emprise ou leur extension* ». A cet effet la fonction de transit est cantonnée à l'autoroute et une hiérarchie du réseau routier fixe en particulier les accès à l'autoroute. Les routes cantonales en traversée de localité doivent être modérées, c'est-à-dire aménagées pour apaiser et cas échéant ralentir le trafic routier (Figure 12).

Sur la base des données de comptages disponibles sur le guichet cartographique vaudois, nous observons que le trafic journalier (TJM) a globalement évolué à la baisse sur les principales routes de la région au cours des dernières années (Figure 10). **Il n'y a dès lors pas de report systématique observable depuis l'autoroute. Au contraire, les villages ont été plutôt soulagés d'une partie du trafic qui les traversait.**

On remarquera le cas spécifique du village de Chavannes-des-Bois, dont le trafic de transit a très fortement augmenté au cours des 20 dernières années (2005 : 3'600 véhicules/jour ; 2015 : 4'500 véhicules / jour ; 2022 : 6'000 véhicules / jour). En effet, ce village est traversé d'une part par des véhicules provenant de la douane de Sauvigny et rejoignant la jonction de Coppet (en direction de Lausanne) et d'autre part de véhicules

¹² Stratégie du Conseil d'Etat vaudois pour la protection du climat, Plan climat vaudois – 1^{ère} génération, juin 2020.

¹³ Région Nyon, Schéma directeur intercommunal de la Terre Sainte, 2012

provenant de la douane de Divonne et cherchant à rejoindre Genève via la route de Sauvigny.

Ces résultats ne signifient pas qu'il ne puisse y avoir de reports occasionnels, en cas d'accident sur l'autoroute par exemple.

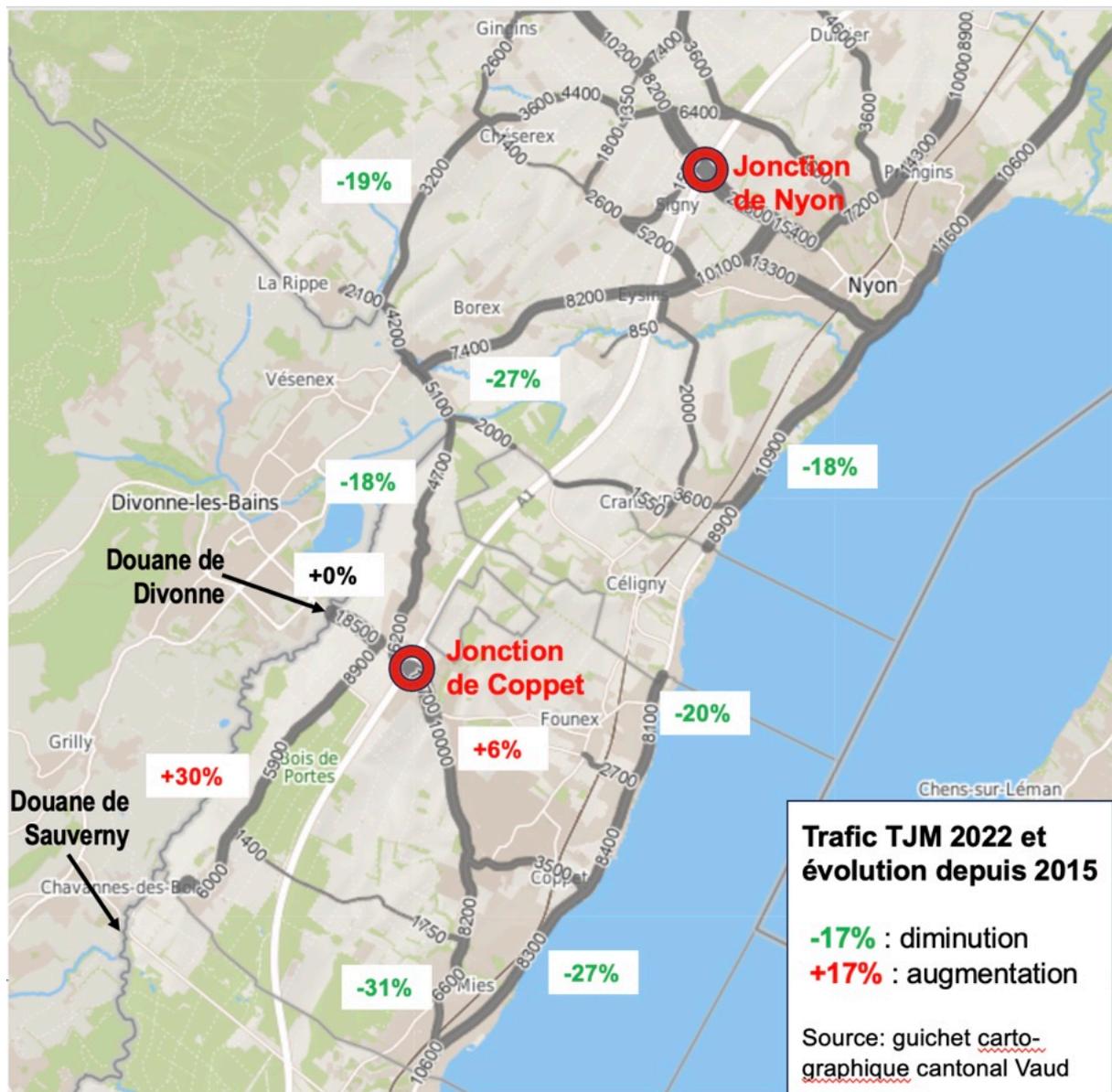


Figure 10: Trafic journalier moyen (TJM) 2022 et évolution depuis 2015 en Terre Sainte vaudoise. Source: guichet cartographique vaudois

Sans qu'il soit possible d'attribuer à une cause unique à cette baisse de trafic, remarquons qu'elle est cohérente avec les comptages réalisés aux mêmes dates par la Ville de Nyon.

De façon générale, nous observons que **le trafic automobile aux frontières du canton de Genève a fortement baissé en 2020, en lien avec l'épisode du Covid-19 et n'est pas remonté depuis au niveau d'avant la pandémie** (Figure 11). Dans le même temps a été mis en service le Léman Express, RER transfrontalier qui a transformé la mobilité dans le

canton de Genève et au-delà, notamment dans le couloir Nyon-Coppet-Genève. Il est possible aussi que certaines habitudes nouvelles acquises à l'occasion de la pandémie, telles que le télétravail partiel, contribue à diminuer le trafic routier (nous l'observons notamment le lundi et le vendredi).

FLUX AUX FRONTIÈRES CANTONALES

↘ FLUX AUX FRONTIÈRES CANTONALES (ENTRÉE DANS LE CANTON),
SUR UN JOUR OUVRÉ

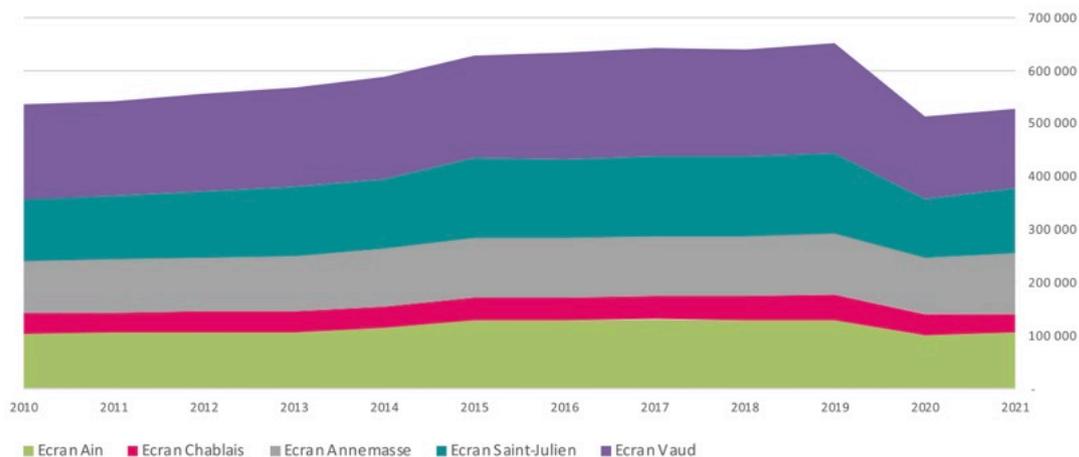


Figure 11 : trafic TIM aux frontières du Canton de Genève: Canton de Genève, annuaire statistique des transports, 2022

La diminution progressive de la part modale TIM, de 74% aujourd'hui à 55% en 2050, telle que planifiée par le canton de Vaud dans sa stratégie ferroviaire cantonale 2050 (voir chapitre 6.1) rassure quant au fait que ces flux n'augmenteront pas à l'avenir, pour autant que l'élargissement des infrastructures autoroutières ne crée pas un puissant effet d'induction de trafic.

Si le Rapport technique de l'OFROU présente en détail les accroissements de trafic horaire prévus à la jonction de Nyon (pp. 133-136), il ne le fait étonnamment pas pour la jonction de Coppet. Il est dès lors difficile de reconstituer les charges horaires projetées, en dehors du strict périmètre de la jonction.

Globalement les **charges horaires de dimensionnement 2040** de la jonction de Coppet sont 20% à 25% plus élevées que les charges 2015 correspondantes. Selon l'OFROU, il serait notamment opportun d'attirer vers l'autoroute, via la jonction de Coppet, un trafic transfrontalier provenant de Divonne et se rendant dans le canton de Genève. A défaut ce trafic emprunterait, la route de Versonnex traversant des localités. Plus problématique est l'accroissement du trafic arrivant à la jonction par la Route de Bogis-Bossey (traversée du village de Chavannes-de-Bogis) et par celle de Chavannes-des-Bois (traversée du village de Chavannes-des-Bois). La prise en compte de ces flux implique un élargissement important de la route de Divonne entre la jonction et le débouché de la route de Chavannes-des-Bois.

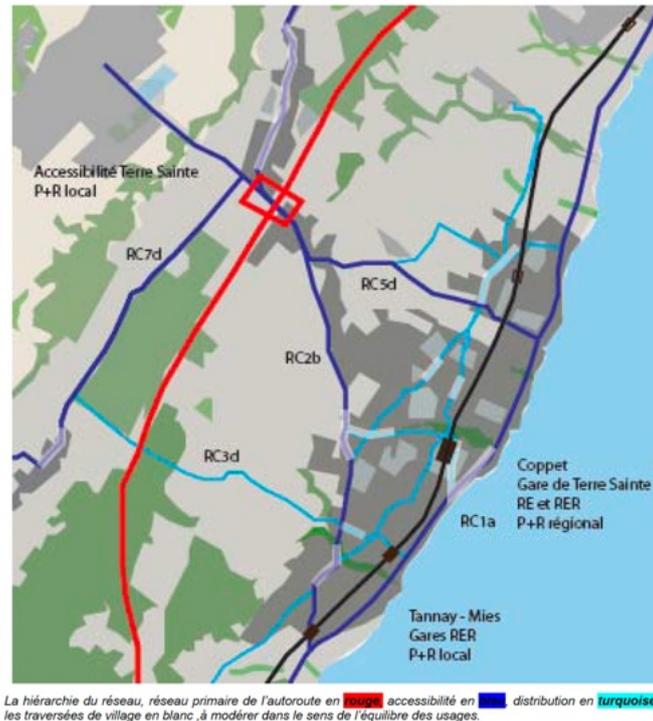


Figure 12: Hiérarchie du réseau routier en Terre Sainte. Source: Schéma directeur intercommunal de la Terre Sainte, 2012.

Si, du côté Jura, les conséquences de la croissance du trafic à la jonction de Coppet restent relativement localisées, elles pourraient être nettement plus dommageables du côté Lac de la jonction, soit sur les communes de Commugny, Tannay, Mies et Coppet.

Avec des valeurs de l'ordre de 1'300 véhicules par heure et par sens aux heures de pointe en 2040, contre 800 en 2015, **la route de Divonne ne pourra pas être maintenue dans son aménagement actuel et devrait être élargie à 2 x 2 voies** au moins jusqu'au débouché de la rte de Châtaigneriaz. Par ailleurs **le trafic à travers le village de Commugny en direction de Coppet et en direction de Versoix sera également accru du fait de l'appel d'air de la jonction autoroutière.**

6.3 Agglomération de Nyon et abords de la jonction

Le Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise date de 2006, soit de près de 20 ans.

Il constate (déjà !) la faible réserve de capacité de l'autoroute A1 et de la jonction de Nyon et prône une politique « volontariste » de maîtrise du trafic TIM, fondée sur le développement des transports publics, la réduction du stationnement, un « *management des files d'attente dans des secteurs appropriés et [...] la modération de la circulation dans les zones centrales et d'habitat.* »

L'accès principal à l'agglomération est constitué, dans le Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, par une nouvelle route à construire, appelée **Route de distribution urbaine (RDU)**. La connexion de la RDU à la jonction autoroutière de Nyon se ferait à la fois par la Route Blanche et la Route de l'Etraz (Figure 13, en rouge). Au nord-est, après avoir traversé la commune de Prangins, la RDU se connecterait à la jonction

autoroutière de Gland, qui serait « éclatée » pour gagner en capacité et donc en attractivité. Outre sa fonction de distribution du trafic TIM, la RDU, dessinée avec un caractère urbain, aurait pour vocation de desservir de nouveaux quartiers à bâtir.

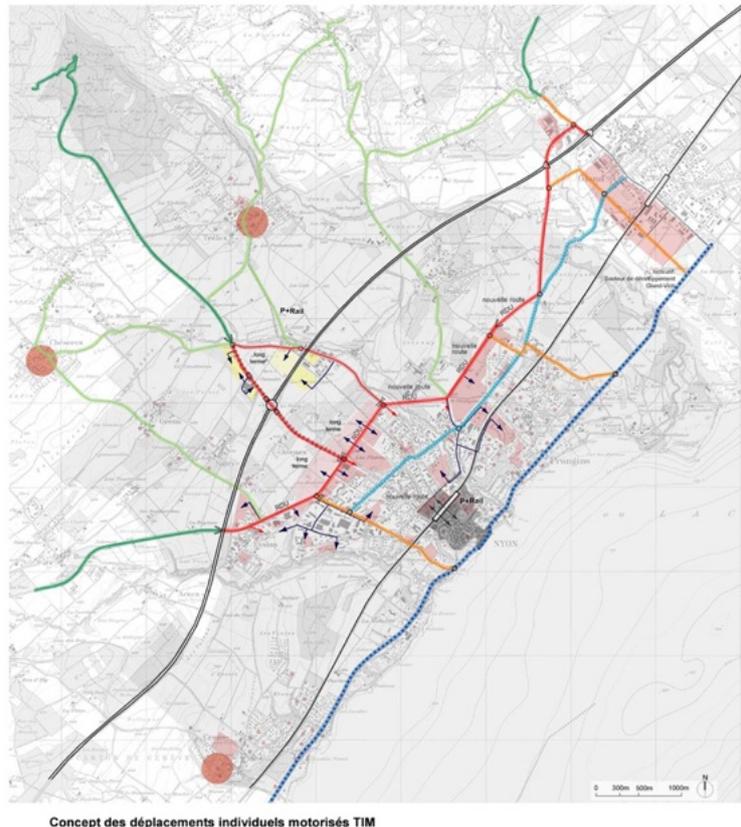


Figure 13: Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, 2006: Concept des déplacements individuels motorisés.

Le projet de RDU, initialement porté par la Ville de Nyon et les communes d'Eysins et de Prangins, a été redimensionné à la baisse en 2018, Eysins et Prangins ayant décidé de ne plus le soutenir. De nouvelles exigences environnementales, telles que la protection des surfaces d'assolement et des zones boisées, puis l'abandon par la Ville de Nyon des développements urbains au nord du territoire communal, ont fini par enlever à la RDU toute utilité.

En juin 2024, la Ville de Nyon a officiellement décidé de renoncer au projet de RDU. « *Tel que le démontrent les résultats de la campagne de comptages [...], des changements sont déjà à l'œuvre : le report modal progresse. La hausse démographique constatée ces dernières années n'a pas donné lieu à une hausse du trafic. Ce dernier s'est même nettement stabilisé. Les chiffres du taux de motorisation à la fois pour le district de Nyon et pour la Ville de Nyon, à la baisse également, témoignent de cette tendance. Le taux de motorisation au niveau du District de Nyon est passé de 635 en 2012 à 599 en 2022 et de 569 à 521 pour la seule Ville de Nyon, démontrant que de moins en moins de personnes ont recours à la voiture individuelle comme moyen exclusif de transport. Il n'y a donc pas de corrélation claire entre la démographie et la variation du trafic routier. Il convient donc d'accentuer cette tendance, en incitant les changements de comportements des usagers*

et usagères. L'augmentation de la capacité routière sur le territoire communal serait totalement contre-productive dans cette perspective, puisque cela augmenterait le trafic de transit au nord de la ville. »¹⁴

La région nyonnaise s'est par ailleurs émue du projet cantonal de doublement des voies de circulation de la Route Blanche entre la jonction autoroutière de Nyon et l'entrée nord de la ville (de 2 x 1 voie à 2 x 2 voies), révélé par la presse en septembre 2023. L'interpellation au Grand Conseil vaudois de Nathalie Vez et consorts « *Quelles nuances de gris pour la Route Blanche et les accès routiers à l'autoroute A1* » (2023) interroge le Conseil d'Etat sur le rôle de cet élargissement, le risque de trafic induit, la compatibilité d'un accroissement de trafic avec les objectifs climatiques du canton et les raisons de l'absence, dans le projet, de mesures en faveur des transports publics et des mobilités douces.

Dans sa réponse, adoptée par le Grand Conseil en septembre 2024, le Conseil d'Etat explique que « *le projet ne prévoit aucune augmentation de la capacité du carrefour giratoire en entrée de Nyon, laquelle restera inchangée. Le doublement des voies de circulation dans le prolongement de la sortie autoroutière vise à éviter les remontées de file que l'autoroute connaît déjà aux heures de pointe.*

De manière générale, c'est par la poursuite et le renforcement de politiques publiques de mobilité orientées vers le report modal, la mobilité partagée ainsi que la sobriété, tout comme l'engagement des entreprises à soutenir l'usage des modes de transport durables par le biais des plans de mobilité, que les habitudes de déplacements pourront évoluer et que le trafic individuel motorisé pourra diminuer. »¹⁵

Le canton décide simultanément de suspendre le projet : « *Comme expliqué en préambule, le Canton a décidé de suspendre les études de projet, pour permettre à la Commune de Nyon et à ses partenaires de mener les études du réseau cyclable régional et de réfléchir aux besoins de développement du réseau de bus urbain. A l'issue de ces travaux, le Canton s'engage à reprendre les études du réaménagement de cette portion de la Route Blanche et, cas échéant, à adapter le projet selon les besoins identifiés. »*

On voit que **le projet d'élargissement de la Route Blanche, actuellement mis en suspens, n'entraînera pas d'augmentation de sa capacité de trafic automobile** : il s'agit d'une part de gérer des files d'attentes de véhicules, pour que ces files ne se produisent pas sur l'autoroute, et d'autre part, de faire place, si le besoin est démontré par des études à venir, aux bus et aux vélos.

En résumé, **la Ville de Nyon et le Conseil d'Etat vaudois s'écartent clairement de toute intention d'accroître la capacité du réseau routier cantonal et communal et misent sur le report modal et la sobriété pour résoudre les problèmes de mobilité.**

¹⁴ Municipalité de Nyon, Communication 2024/ I 47 au Conseil communal : campagne de comptages 2023 et abandon du projet de RDU, 24 juin 2024.

¹⁵ Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation de Nathalie Vez et consorts – Quelles nuances de gris pour la Route Blanche et les accès routiers à l'autoroute A1 ? (23_INT_159), 23_REP_251, juin 2024.

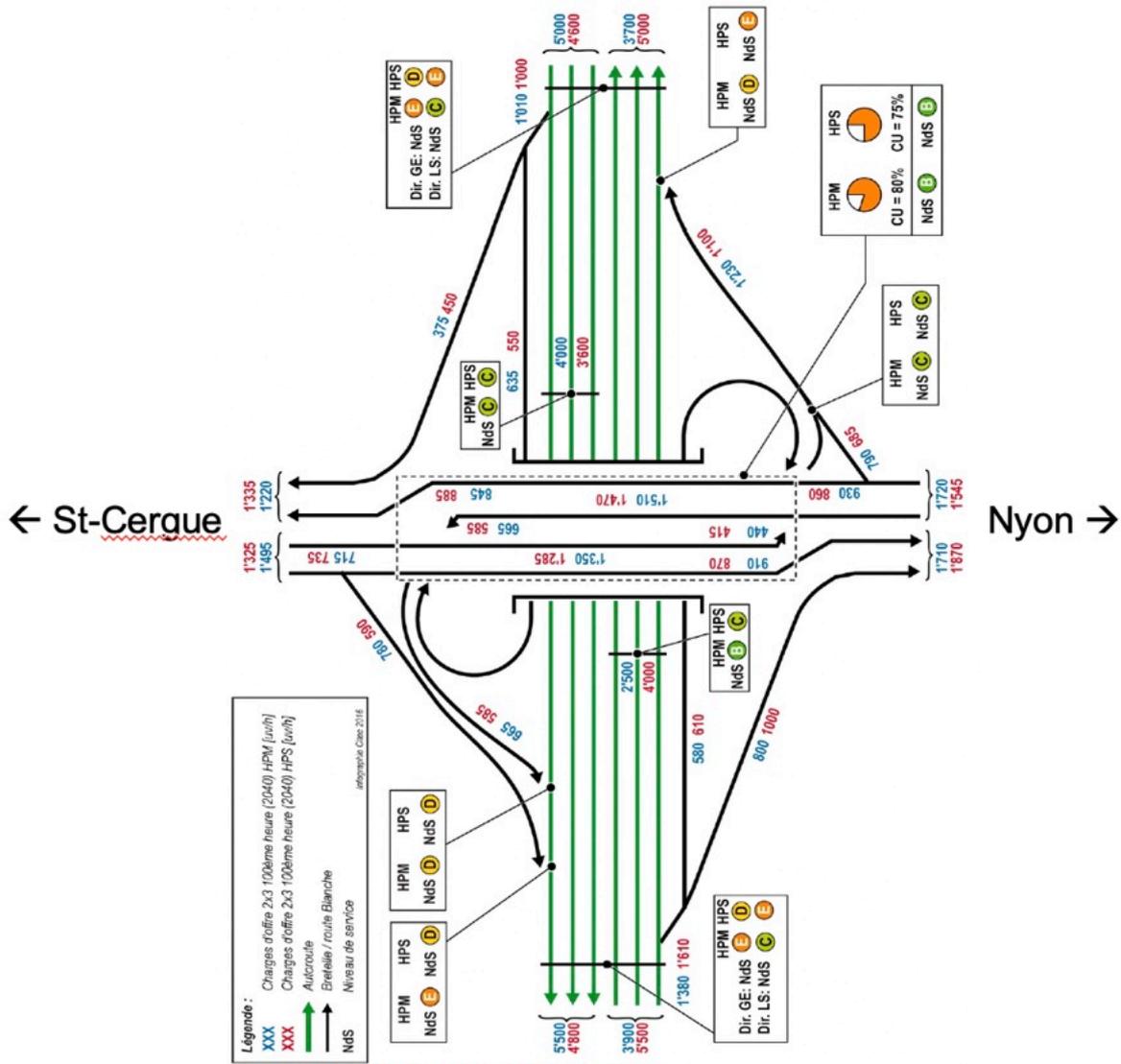


Figure 15: Trafic routier à la jonction de Nyon 2040 en heure de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS), selon le rapport technique de l'OFROU.

Le Rapport technique de l'OFROU prévoit pour l'horizon 2040 des flux horaires de pointe sur la Route Blanche de l'ordre de 1'600 à 1'700 véhicules par heure en sortie de Nyon et de 1'700 à 1'800 véhicules par heure en entrée à Nyon, durant les heures de pointe du matin et du soir (Figure 15), soit une augmentation de 25% à 50% selon les flux et les heures considérées. **De tels volumes de trafic nécessiteront d'élargir la Route Blanche à 4 voies (2 voies actuellement). Au stade actuel, le projet de l'OFROU prévoit son élargissement à 3 voies en 2030 et 4 voies en 2040.**

comptages. La Ville souhaite à l'avenir apaiser et diminuer la circulation au centre ce qui pourrait créer une pression de trafic sur le réseau principal¹⁶.

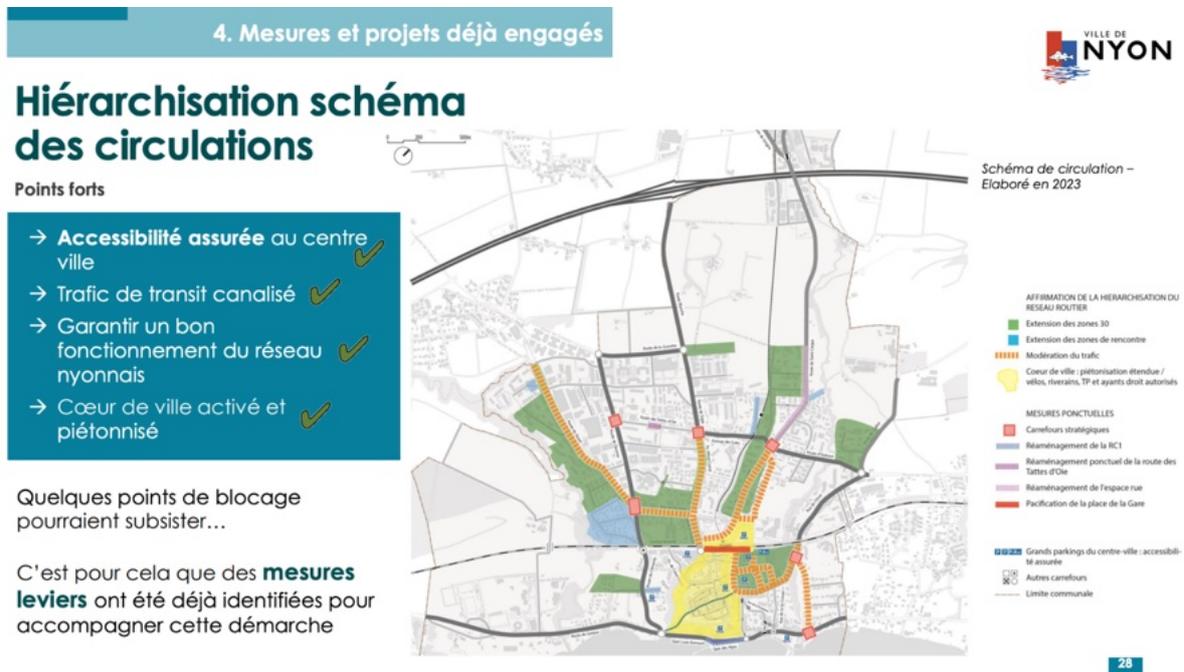


Figure 17: Objectif de hiérarchisation des circulations à Nyon: un centre-ville apaisé, un trafic de transit canalisé.
Source: Municipalité de Nyon, Communication 2024 / I 47 au conseil communal.

Le trafic nouveau provenant de l'autoroute élargie chargera fortement l'axe de la route de Divonne, par des flux à destination des quartiers Ouest et de la Route du bord du lac, ainsi que l'axe Eules-Oulterets vers l'Est et la Route de l'Etraz. Supportant actuellement des flux de l'ordre de 12'000 à 14'000 véhicules par jour, ces rues se chargeront d'environ 4'000 véhicules/jour supplémentaires à l'horizon 2040¹⁷. Il s'agit d'un trafic dense, que le réseau routier actuel peut techniquement supporter. En revanche **une telle densité de trafic traversant des quartiers d'habitation créera d'importants risques et nuisances, compromettra le bon fonctionnement des transports publics et créera de l'insécurité pour les piétons et les cyclistes.**

Afin de soulager les quartiers nyonnais de ce trafic en lien avec la jonction d'autoroute, la question de la Route de distribution urbaine risque de se poser à nouveau. Il sera plus difficile de soulager l'axe de la Route de Divonne (barreau nord-sud à l'ouest du centre), qui devra concilier de fortes charges de trafic avec un rôle majeur pour les transports publics ainsi que pour les vélos.

¹⁶ Municipalité de Nyon, Communication 2024/ I 47 au Conseil communal : campagne de comptages 2023 et abandon du projet de RDU, 24 juin 2024.

¹⁷ Hypothèses : Rte Blanche actuelle (direction Nyon) : 27'000 vh/j ; Rte Blanche 2040 avec projet OFROU : 38'000 vh/j (+40%), soit + 11'000 vh/j. Répartis entre : Rte de Signy -> Eules-Oulterets : + 4'000 vh/j ; Rte de Crassier : + 3'000 vh/j ; Rte de Divonne : + 4'000 vh/j.

Résumé du chapitre 6

Aux abords de la jonction de Coppet, les villages de Commugny, Coppet, Tannay et Mies sont particulièrement concernés par une forte circulation de transit résultant de l'accroissement de trafic à la jonction.

L'augmentation de trafic prévue à 2040 à la jonction de Nyon (+35% à +40%) chargera essentiellement, du côté nord, un réseau de campagne, traversant notamment les villages de Crassier, Borex, Signy-Avenex et Eysins.

Du côté Lac, le réseau routier principal en ville de Nyon est techniquement à même de supporter les charges de trafic prévues à 2040, mais au prix de **nuisances importantes dans les quartiers d'habitation**, ainsi que d'une **pénalisation des autres modes de transport**. Cela reviendrait à accaparer le réseau urbain principal pour accueillir un important trafic de transit **au détriment de la vie urbaine, de la sécurité des autres usagers de la route et du nécessaire apaisement du cœur de ville**. Une telle évolution serait contraire aux objectifs de mobilité de la Ville de Nyon.