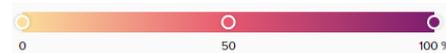
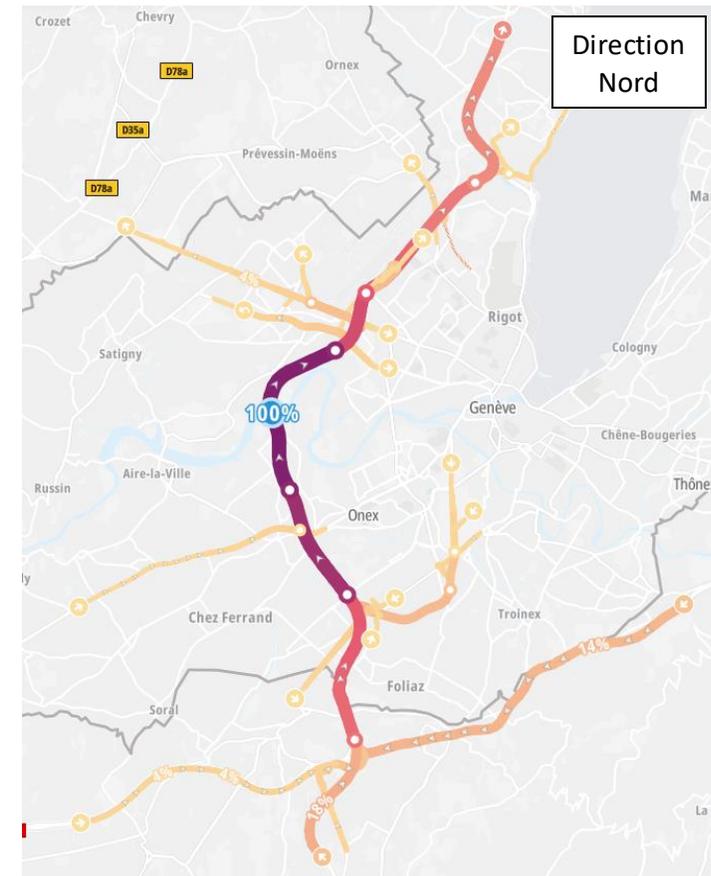


ÉLARGISSEMENT DE L'AUTOROUTE A1

ARTICULATION AVEC LA POLITIQUE DE MOBILITÉ DU CANTON DE
GENÈVE

DIAGNOSTIC (1/2)

- moins de 30% du trafic qui franchit le Rhône sur l'autoroute est du trafic de transit entre la Douane de Bardonnex et Le Vengeron



DIAGNOSTIC (2/2)

- L'autoroute A1 entre Nyon et Bardonnex subit des congestions s'étalant sur plusieurs heures quotidiennement et constitue un goulet d'étranglement de degré III selon la Confédération.
- La saturation actuelle de l'autoroute aux heures de pointe entraîne des **reports de trafic sur le réseau des routes cantonales**. Ces routes cantonales se voient alors surchargées, par un trafic qui devrait normalement emprunter l'autoroute.
- En moyenne, on observe sur l'autoroute de contournement de Genève **plus de 2 heures** de trafic dense ou saturé tous les jours



5 h 13
bouchons
quotidiens

ENJEUX ET OBJECTIFS POUR LES TIM

- Objectif général poursuivi concernant les transports individuels motorisés (TIM) :
 - diminution globale du trafic
 - évolution de la motorisation du parc de véhicules (électrification).
- La diminution du trafic ne sera pas homogène :
 - objectifs plus ambitieux de baisse du trafic TIM sur les axes des zones I et II de la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (la diminution la plus forte visée s'effectuera en milieu urbain dense).
- Cette diminution et redistribution des flux devra soutenir la stratégie visant à :
 - redistribuer l'espace routier disponible aux modes alternatifs (axes forts vélo, bus à haut niveau de service, prolongement des lignes de tramway existantes et création de nouvelles lignes de tram de rocade);
 - engager le report modal sur des nouveaux axes routiers du Canton;
 - canaliser le trafic transfrontalier;
 - réserver les espaces de circulation en milieu urbain aux transports professionnels;
 - développer les réseaux piétonniers.
- Afin d'atteindre ces objectifs, l'autoroute de contournement doit assurer en tout temps sa fonction d'épine dorsale de la mobilité routière (rôle drainant pour délester les autres axes du réseau routier).

CONSTAT ET OBJECTIFS POUR L'AUTOROUTE DE CONTOURNEMENT

➤ L'autoroute de contournement actuelle :

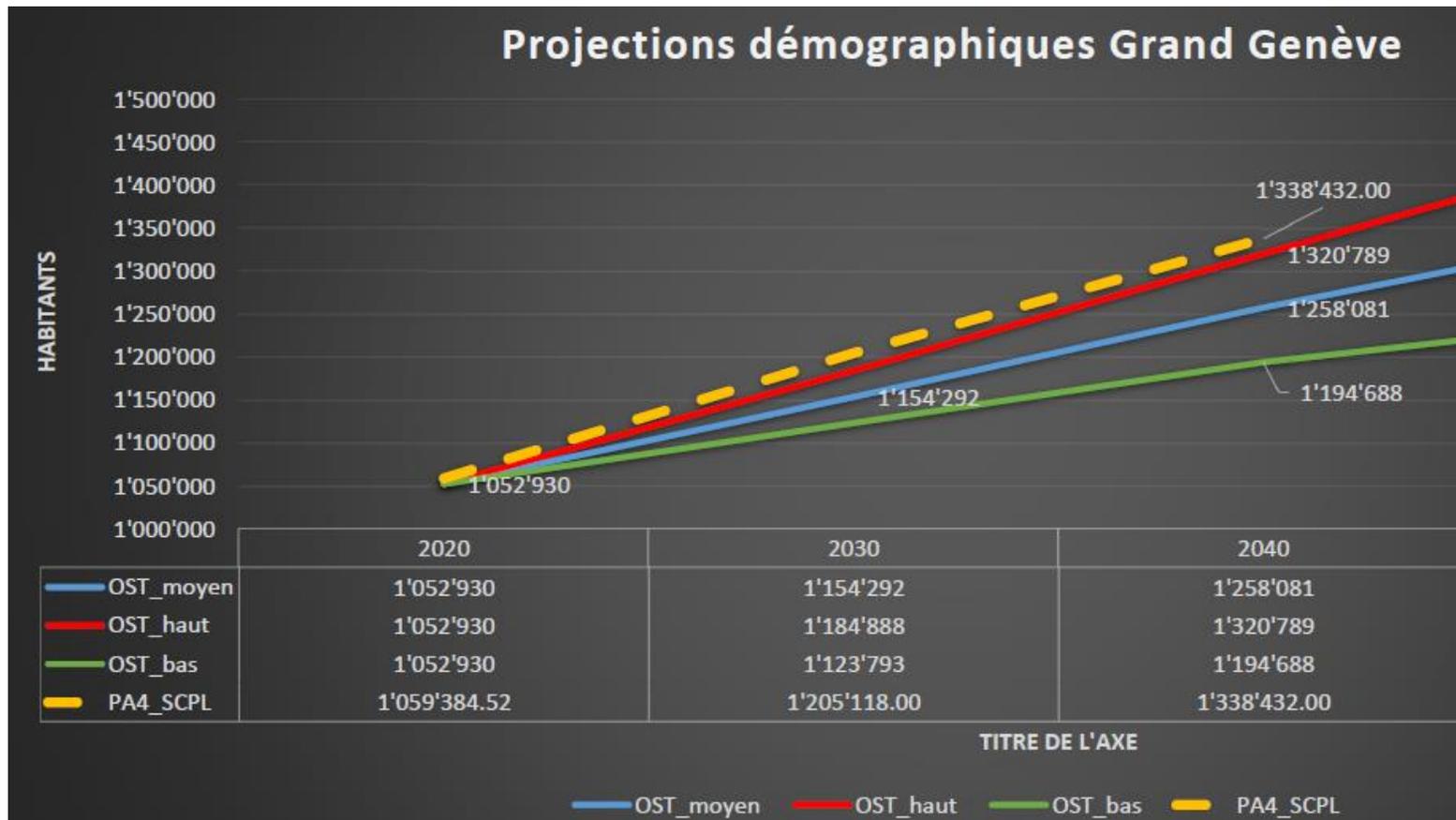
- est très saturée
- a perdu toute résilience
 - un accident (incendie) ou des travaux d'assainissement lourds en journée dans les tunnels conduiraient, suite au report du trafic autoroutier sur le réseau cantonal et communal, à une paralysie quasi totale du réseau routier urbain de Genève et de l'axe international que représente la N1, pénalisant tous types de circulation routière (TIM, TP, mobilité douce) ainsi que les services de secours.

➤ Le projet d'élargissement permettra :

- de rendre le système autoroutier beaucoup plus résilient face à ce genre de problèmes (offre la possibilité de garder les deux directions de trafic en service, ceci malgré la fermeture d'un tunnel)
- 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

DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES

+40 % DE POPULATION À L'HORIZON 2050



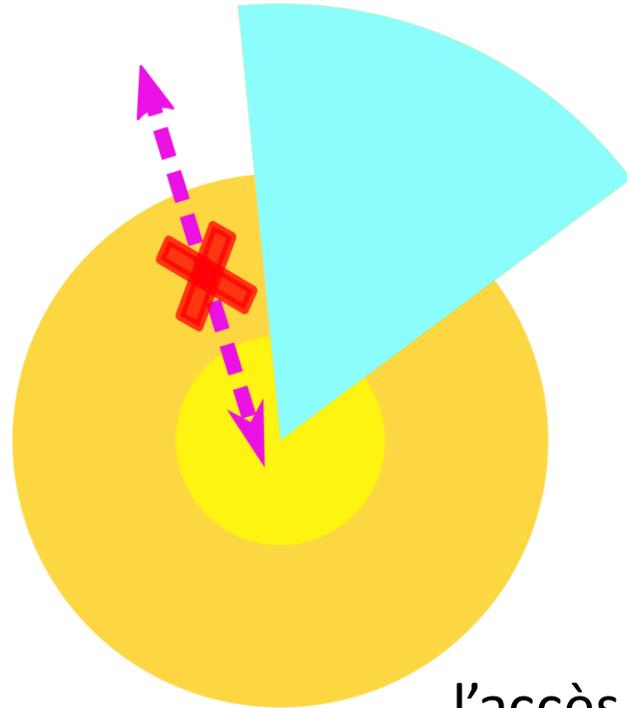
+55'000 habitants
+35'000 emplois

dans les communes situées à
proximité d'une jonction autoroutière

CONCEPT (1/4)

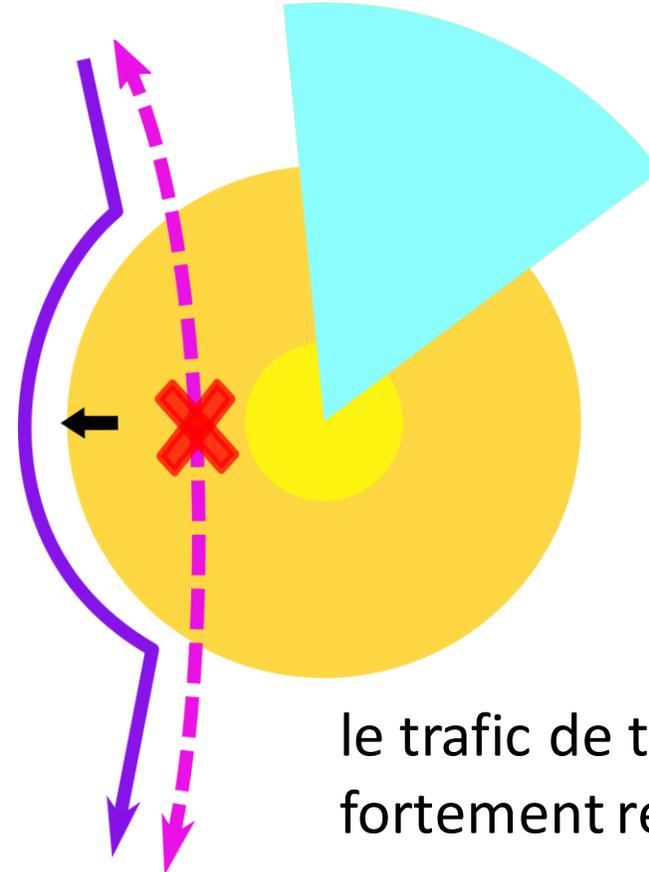
A COURT TERME : déploiement de la ceinture urbaine

En zone I (hypercentre),



l'accès au trafic individuel motorisé est restreint.

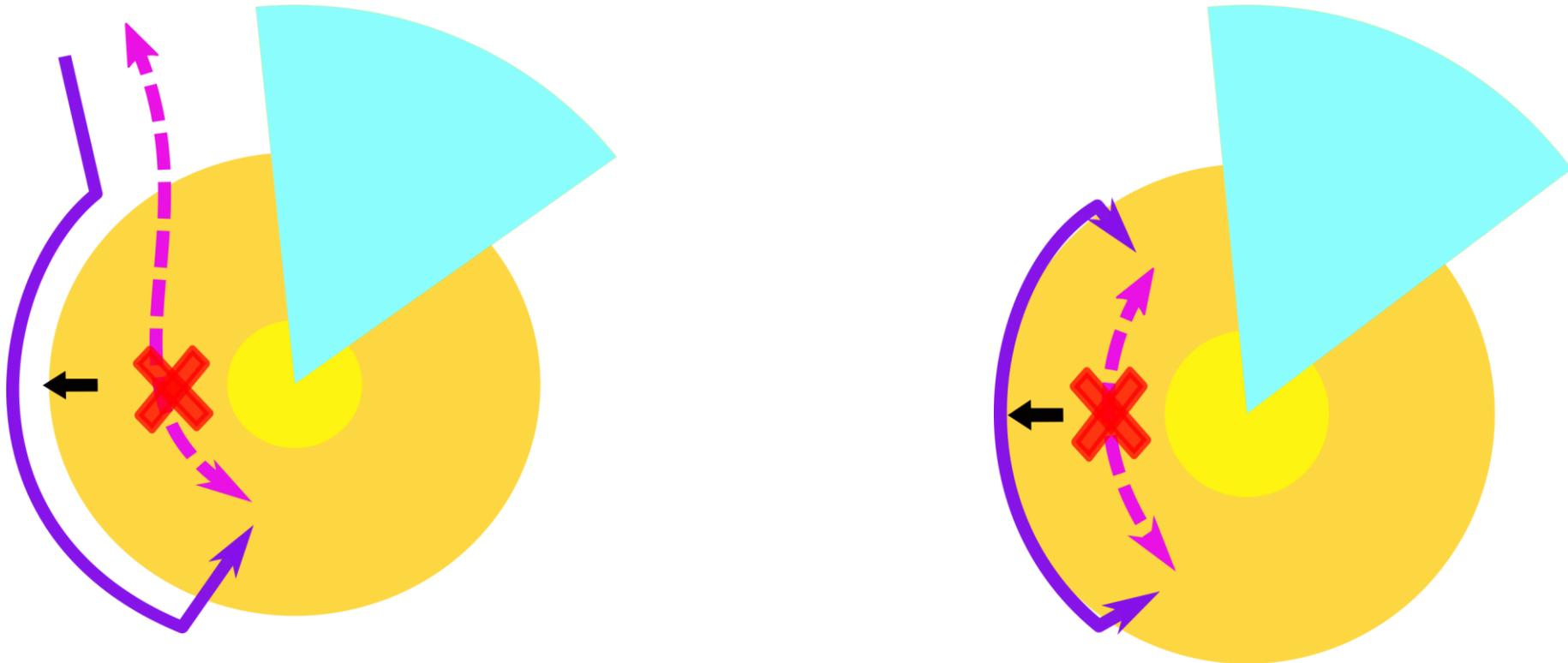
Dans les centres urbains (zone II)



le trafic de transit est fortement restreint

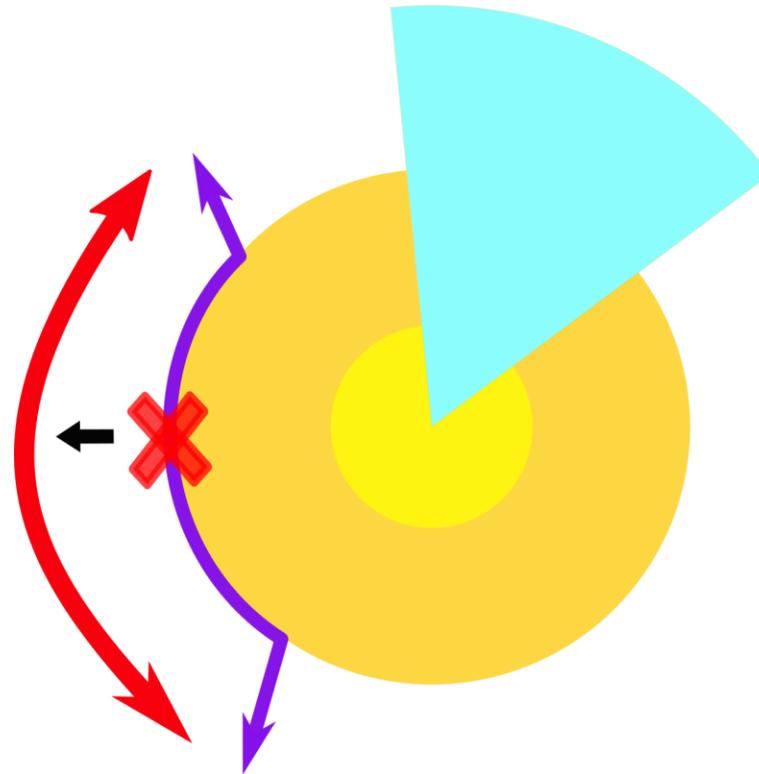
CONCEPT (2/4)

A COURT TERME : mise en place d'une "accessibilité par poches"



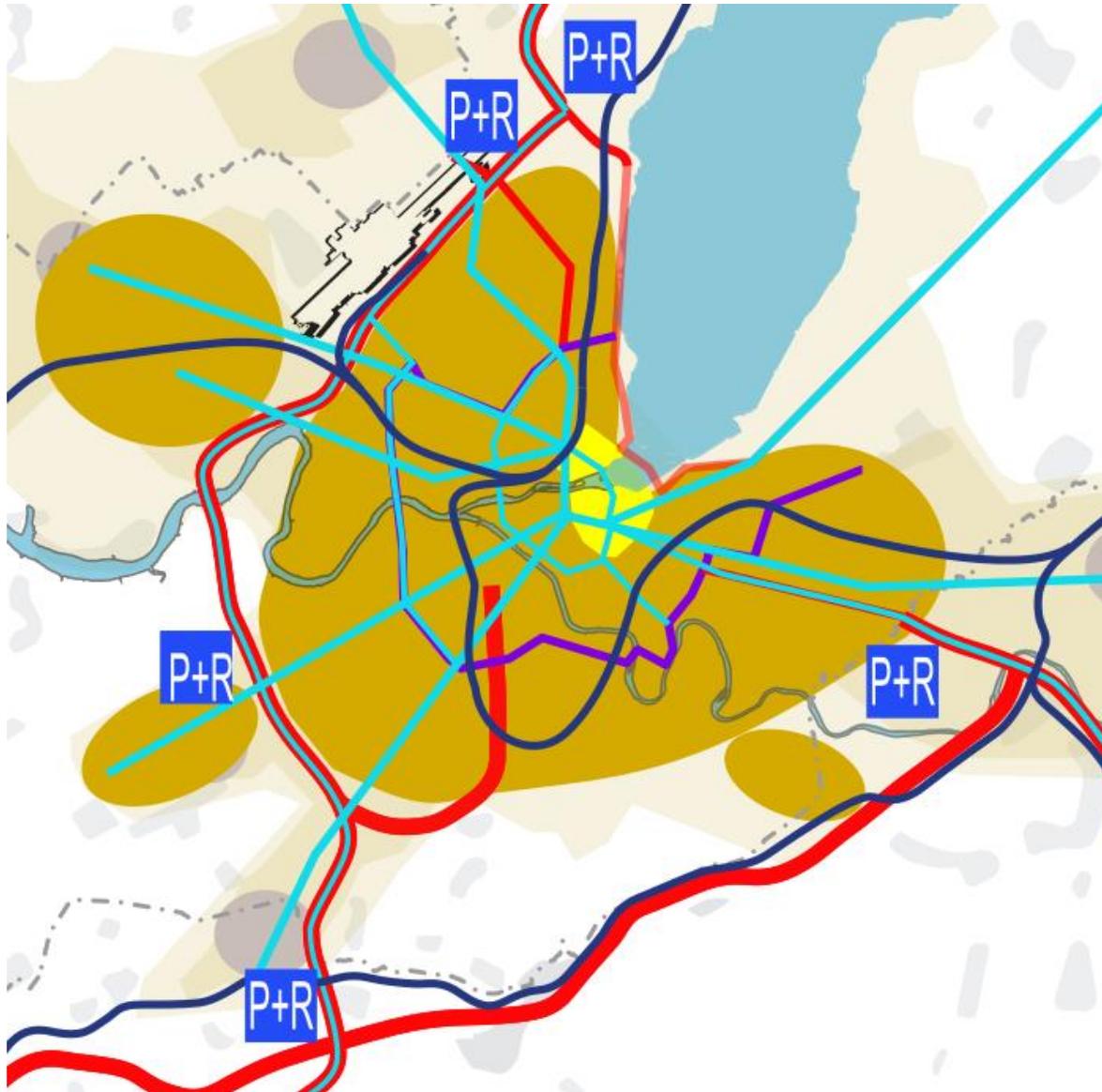
CONCEPT (3/4)

A L'HORIZON DE L'ÉLARGISSEMENT
DE L'AUTOROUTE : L'autoroute doit jouer le rôle de ceinture urbaine



La ceinture urbaine perd son rôle de contournement du centre au profit de l'autoroute de contournement qui prend désormais ce rôle.

CONCEPT (4/4)



A L'HORIZON DE
L'ÉLARGISSEMENT DE
L'AUTOROUTE :
CONCEPT MULTIMODAL

- réseau routier
- ceinture urbaine
- réseau ferroviaire
- réseau TC structurant
- zone I
- zone II
- couronne d'agglo
- espaces intermédiaires
- centre secondaire

CONCLUSIONS

- La réalisation d'une **3ème voie autoroutière** est une **nécessité pour la mobilité dans le canton**.
- Le projet d'élargissement de l'autoroute A1, avec la création d'une troisième voie pouvant être dédiée au covoiturage et aux lignes de TC, **contribue à l'organisation multimodale de la mobilité** de l'agglomération genevoise.
- Le projet d'élargissement **permettra d'accentuer la diminution du trafic individuel motorisé sur tout le réseau urbain** (y compris autour les petites douanes) qui deviendra principalement le support de la mobilité décarbonnée (mobilité douce et transports publics, véhicules électriques).
- Le canton veille à son intégration dans le paysage genevois et participe aux études et au financement de mesures d'accompagnement.