



Date de dépôt : 21 avril 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Jacques Jeannerat, Masha Alimi, Jean-Louis Fazio, Vincent Canonica, Laurent Seydoux, Jacques Blondin, Jean-Marc Guinchard, Gabriela Sonderegger pour une utilisation de la bande d'arrêt d'urgence en guise de troisième voie autoroutière entre Coppet et Le Vengeron

Rapport de majorité de Souheil Sayegh (page 3)

Rapport de première minorité de Matthieu Jotterand (page 13)

Rapport de seconde minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 16)

Proposition de motion

(3130-A)

pour une utilisation de la bande d'arrêt d'urgence en guise de troisième voie autoroutière entre Coppet et Le Vengeron

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- l'augmentation continue du trafic, y compris du trafic lourd, sur l'autoroute entre Coppet et Genève ;
- la saturation grandissante de cette autoroute dans les deux sens et pendant toute la journée, notamment à l'approche du Vengeron ;
- la limite de capacité de cette autoroute actuellement dépassée aux heures de pointe ;
- la détérioration de la sécurité des usagers sur des tronçons autoroutiers surchargés ;
- l'absence d'alternative offerte au trafic en cas d'incident ;
- les nuisances environnementales causées par un trafic pulsé qui vont à l'encontre des efforts cantonaux effectués pour améliorer la qualité de l'air, réduire le bruit et diminuer les émissions de CO₂,

invite le Conseil d'Etat

à faire utiliser la bande d'arrêt d'urgence, notamment entre Coppet et Le Vengeron, pour les deux sens de circulation, comme troisième voie autoroutière, sur la base de ce qui s'est mis en place dans le canton de Vaud entre la jonction ouest de Morges et l'échangeur d'Ecublens.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Souheil Sayegh

La commission des transports s'est réunie à trois reprises pour traiter de la M 3130 sous la présidence de M. Pascal Uehlinger, les 9 et 16 décembre 2025, puis le 27 janvier 2026.

L'excellence de la prise des notes de commission est due à M^{me} Rania Nassereddine ; qu'elle se voie ici sincèrement remerciée.

Le DSM était représenté par M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, accompagné de M. David Favre, directeur général de l'OCT.

La M 3130 en quelques mots

Cette motion propose de réfléchir à l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) comme 3^e voie de circulation en cas de congestion du trafic entre Le Vengeron et Coppet, avec l'exemple du tronçon Morges-Ecublens en toile de fond.

Les travaux de commission sont arrivés à la conclusion que cette proposition représente une solution solide à la circulation à certaines heures de la journée, travaux appuyés par les réponses de l'OFROU quant à la plus-value sur le plan de la fluidité et de la sécurité du trafic. Si cette solution devait être adoptée, la majorité de la commission est d'avis que l'interdiction d'emprunter la BAU doit être clairement signalée à l'aide d'un affichage qui ne prête à aucune confusion, tous les jours et durant toute la période de l'interdiction.

Pour ces raisons, la majorité de la commission vous recommande de soutenir la M 3130.

Audition du 9 décembre 2025

M. Jacques Jeannerat, 1^{er} signataire

M. Jeannerat relève que cette motion se limite au segment compris entre Le Vengeron et Coppet. Il ne revient pas au Grand Conseil genevois d'étendre la discussion relative à l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) au-delà de la première sortie située dans le canton voisin. Trois constats ont motivé le dépôt de celle-ci :

- Le peuple suisse et genevois a refusé l'élargissement des autoroutes, notamment sur le tronçon entre Nyon et Genève. Ce premier constat

souligne l'opposition exprimée par la population à l'élargissement autoroutier, en particulier lorsqu'il implique un empiètement sur des surfaces agricoles ou forestières.

- Ce tronçon est quotidiennement congestionné aux heures de pointe.
- L'expérience du canton de Vaud où, dans la région comprise entre Morges et Ecublens, la bande d'arrêt d'urgence est déjà utilisée comme troisième voie lors des périodes de trafic dense.

Ce dispositif repose sur des voies de circulation légèrement plus étroites que la norme. Lorsque le trafic est faible, la vitesse autorisée est de 120 km/h et les deux voies de gauche sont alors signalées par un feu vert, tandis que la voie de droite, qui fait office de BAU, est fermée par un feu rouge. Lorsque la densité de circulation augmente, la vitesse est abaissée à 100 km/h et cette même BAU est ouverte au trafic. Le tronçon est surveillé en continu par vidéo, ce qui permet à un opérateur de rétablir immédiatement le régime à deux voies en cas d'accident ou de panne. Il estime qu'entre le Vengeron et Coppet une limitation à 80 km/h serait parfaitement acceptable, d'autant plus que certains matins les automobilistes avancent à très faible allure. Il conteste l'idée selon laquelle ce dispositif créerait un « entonnoir », en relevant qu'à hauteur du Vengeron une partie du trafic se dirige vers le bord du lac, une autre vers l'aéroport et qu'avant l'aéroport se trouve la jonction de la route des Nations, ainsi que les flux en direction de la ZIMEYSAVER. Le dispositif fonctionne déjà dans le canton de Vaud entre Ecublens et Coppet et un rapport de l'EPFL, consulté dans la presse romande, a montré son intérêt en termes de fluidité du trafic, de pollution et de bruit. Une telle solution serait envisageable pour Genève et permettrait de répondre à deux constats sur trois : l'impossibilité d'élargir l'autoroute et la congestion récurrente, qui dégrade la qualité de vie des usagers et des entreprises.

M. Jeannerat souhaite connaître les solutions alternatives envisagées par le Conseil d'Etat pour ce secteur. Il estime qu'il ne suffit pas de s'appuyer sur le refus populaire d'élargir l'autoroute pour laisser les usagers assumer seuls les difficultés de circulation. Selon lui, la proposition portée par la motion constitue une alternative raisonnable qui n'implique ni élargissement de l'autoroute ni perte de terres agricoles ou forestières.

Le président indique avoir également reçu une demande d'audition de la part d'un député, écrivant comme citoyen, sur cette motion, en lien avec les événements survenus il y a quelque temps.

M. Favre indique que la question de l'utilisation des BAU est un sujet actuellement en développement, ce dispositif étant déjà en place dans le canton de Vaud et appelé à être déployé sur d'autres tronçons. Il précise que l'OFROU

dispose d'un plan de déploiement de ces aménagements, destiné à répondre aux enjeux liés à l'élargissement autoroutier. Il rappelle que la motion concerne exclusivement le tronçon entre le Vengeron et Coppet et non l'ensemble de l'autoroute de contournement que le Conseil d'Etat souhaite continuer à développer. Il souligne que l'OFROU propose une solution palliative intéressante sur plusieurs axes, compte tenu des résultats des votations populaires et des discussions menées notamment dans le cadre du rapport Weidmann, et que ce type d'aménagement s'inscrit dans la nouvelle stratégie de l'office.

Un député S relève que, selon les explications données, l'utilisation de la BAU constituerait une possibilité permettant d'éviter un élargissement de l'autoroute. Il s'interroge toutefois, ayant l'impression que la BAU spécialement aménagée sur ce tronçon est plus large qu'une BAU ordinaire, et souhaite savoir si cela est exact. Sa seconde question porte sur la sécurité, afin de déterminer si des accidents similaires se sont déjà produits ou si il s'agit d'une situation exceptionnelle en lien avec l'audition d'un autre député.

M. Jeannerat répond ne pas disposer d'éléments concernant la seconde question et que l'OFROU ou la gendarmerie vaudoise seraient en mesure de fournir des données chiffrées, ces voies étant ouvertes depuis plus de vingt ans. Sur le plan technique, il confirme que la bande d'arrêt d'urgence utilisée comme troisième voie est plus large qu'une bande d'arrêt d'urgence ordinaire. Il ajoute qu'il ne dispose pas des mesures exactes et que son appréciation repose sur son observation personnelle.

Ce dispositif est utilisé à certains moments de la journée en raison d'une surcharge ponctuelle du trafic. Il précise qu'entre Morges et Ecublens, la charge de trafic n'est pas constante sur l'ensemble de la journée et ne justifie pas l'ouverture permanente de trois voies. L'objectif n'est donc pas de généraliser ce type d'aménagement à tout le réseau, mais de l'activer lorsque la congestion dépasse la capacité normale de l'autoroute. Il ajoute que, sur le tronçon Coppet-Genève, la surcharge se manifeste principalement le matin en direction de Genève, tandis que le trafic est plus dense en sens inverse le soir.

Un député UDC précise qu'un membre de son groupe a rédigé la demande d'audition non pas en tant que député mais en tant que citoyen, ayant pris connaissance de la motion et souhaitant exercer le droit de solliciter une audition. Il reconnaît que le constat formulé par M. Jeannerat est assez juste et relève que la demande, en l'état, devra être reformulée, car les seuls acteurs à même de répondre de manière complète c'est l'OFROU, ce que M. Favre a confirmé. Il rejoint par ailleurs l'analyse du député S en soulignant l'existence d'un risque accidentogène lié à ce type de dispositif. Il rappelle, en référence au reportage réalisé à la suite du tragique accident évoqué précédemment, que

son fonctionnement mobilise en permanence une personne chargée de la surveillance, en cas d'incident sur la bande d'arrêt d'urgence, c'est cette personne qui, manuellement et en temps réel, active le signal rouge pour fermer la voie. Il précise que le système n'est pas automatisé par caméra, mais repose sur une intervention humaine constante.

Il indique regretter l'issue du vote populaire ayant refusé l'élargissement des autoroutes.

Un député Ve relève que l'insatisfaction des usagers confrontés quotidiennement aux embouteillages peut rendre séduisante l'idée d'ouvrir la BAU à la circulation. Il ressort toutefois de cette étude de l'EPFL en 2014 que la réduction de la vitesse a un effet bien plus important sur la fluidité du trafic que l'ouverture de la bande d'arrêt d'urgence. Il s'interroge dès lors sur l'efficacité réelle de l'ouverture d'une voie supplémentaire, estimant que, sans mesures d'accompagnement, une telle décision pourrait entraîner une congestion encore plus rapide, en incitant davantage de personnes à opter pour la voiture.

M. Jeannerat indique que, sur le tronçon Morges-Ecublens, la situation a évolué. Lorsque seules deux voies étaient disponibles, des bouchons se formaient chaque matin, tandis qu'avec l'ouverture de la troisième voie, la circulation est devenue plus fluide. Il relève toutefois que la question revient régulièrement de savoir si l'augmentation du nombre de voies entraîne une hausse du trafic, certains le considérant comme probable et d'autres non. Il constate néanmoins que, dans le cas de Morges-Ecublens, l'ajout de la troisième voie a effectivement amélioré la fluidité aux heures de pointe.

Un député PLR signale que l'autoroute comporte deux voies de 3,50 mètres et une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 mètres. Lorsque la bande d'arrêt d'urgence devient une voie active, les deux autres voies sont réduites de 25 centimètres, passant ainsi à 3,25 mètres, et la voie d'urgence est élargie de 50 centimètres pour atteindre 3 mètres. Il précise avoir obtenu ces informations sur le site du TCS. Il demande ensuite si l'ouverture de la BAU en tant que voie active pourrait avoir un impact négatif sur la future voie ferrée projetée le long de l'autoroute.

M. Jeannerat répond que non, dans la mesure où l'aménagement ne prévoit aucun empiètement sur les terrains situés à l'extérieur des voies de circulation.

Le président met aux voix la tenue de l'audition de l'OFROU, soit en visioconférence, soit en présentiel :

Oui : 14 (2 UDC, 1 LC, 2 MCG, 2 Ve, 2 S, 4 PLR, 1 LJS)

Non : –

Abstentions : –

L'audition de l'OFROU est acceptée.

Le président met aux voix l'audition de M. Yves Nidegger au préalable de l'audition de l'OFROU :

Oui : 14 (2 UDC, 1 LC, 2 MCG, 2 Ve, 2 S, 4 PLR, 1 LJS)

Non : –

Abstentions : –

La proposition est acceptée.

Discussion interne

Le président indique qu'un catalogue de questions sera établi à l'intention de l'OFROU.

Audition du 16 décembre 2025

Audition de M. Yves Nidegger, citoyen genevois

M. Nidegger indique disposer d'un échange d'e-mails qui apporte des éléments utiles à la réflexion sur l'objet de la motion. Il rappelle qu'en 2010, un dispositif d'utilisation temporaire de la BAU a été mis en place sur le tronçon Crissier–Morges Ouest. Il souligne que la BAU a historiquement été conçue comme un espace inviolable, destiné exclusivement aux situations d'urgence. Il rappelle que la conception même de l'autoroute vise à supprimer les carrefours afin de réduire les collisions, la BAU faisant partie intégrante de cette logique de sécurité. Il estime que l'utilisation de cette bande comme voie de circulation, même de manière limitée dans le temps, a profondément modifié la perception des automobilistes. Alors qu'elle était auparavant interdite en toutes circonstances, cette interdiction est devenue relative, ce qui a, selon lui, contribué à des comportements dangereux. Il mentionne le drame d'un jeune automobiliste qui a circulé sur la bande d'arrêt d'urgence en dehors des heures autorisées et provoquant un accident mortel. Il relève que, par définition, une zone interdite n'est pas toujours matérialisée par une signalisation explicite, ce qui rend difficile pour les usagers de comprendre quand l'usage est autorisé ou non. Il précise qu'en cas d'accident, les

automobilistes peuvent parfois être invités à emprunter cette bande, ce qui contribue encore à brouiller les repères.

Il décrit le dispositif de signalisation existant, comprenant des signaux lumineux affichant une croix verte lorsque la bande peut être utilisée comme troisième voie, et une croix rouge lorsqu'elle ne l'est plus. Il indique qu'à la fin de la période autorisée, la croix rouge apparaît, puis que le dispositif s'éteint après environ une demi-heure. Selon lui, la logique des concepteurs était de revenir ensuite au régime normal de la bande d'arrêt d'urgence, supposée ne plus être utilisée. Il relève toutefois qu'un nombre important d'usagers, en l'absence de signalisation active, ont pris l'habitude de circuler sur cette bande. Il indique disposer de vidéos montrant que de nombreux automobilistes utilisent la BAU comme une troisième voie de circulation.

M. Nidegger indique qu'il est très difficile de rétablir la notion d'interdiction absolue après l'avoir remise en cause. La motion soulève deux questions principales.

La première concerne l'extension éventuelle du dispositif entre Coppet et Le Vengeron : en additionnant ce tronçon à celui de Crissier–Morges Ouest, environ la moitié de l'axe concerné serait dépourvue de bande d'arrêt d'urgence. Il s'interroge sur la possibilité de fonctionner avec des distances aussi longues sans voie de sécurité.

La seconde question porte sur la création d'un régime alternant entre des tronçons avec et sans BAU, estimant que la situation pourrait constituer un état de fait dangereux. Il s'interroge sur la cohérence d'un dispositif alternant un tronçon Crissier–Morges Ouest, puis un retour au régime ordinaire sur une centaine de kilomètres, avant une nouvelle utilisation de la bande d'arrêt d'urgence entre Coppet et Le Vengeron.

Un député S demande si, dans le cadre de la procédure évoquée, des données existent concernant le nombre d'automobilistes circulant sur la bande d'arrêt d'urgence.

M. Nidegger répond que ces informations pourraient être obtenues auprès de la police. Il ajoute que, sur la base des vidéos dont il dispose, on observe qu'environ un véhicule emprunte cette bande toutes les deux minutes.

Le député S demande pourquoi cette situation est particulièrement dangereuse et si ce n'est pas comparable à ce qui se pratique ailleurs.

M. Nidegger répond que le danger réside dans la vitesse élevée des véhicules circulant à proximité. Il souligne que ce type d'accident n'existerait pas si la BAU n'était pas utilisée comme voie de circulation. Il observe que l'utilisation d'une troisième voie entraîne, au moins temporairement, la suppression d'une voie de sécurité.

Le président indique qu'il n'a jamais constaté qu'un signal vert soit nécessaire pour autoriser l'usage de la troisième voie. Il estime que, si ce dispositif devait être maintenu, il serait indispensable que la signalisation rouge reste affichée en permanence lorsque la bande n'est pas utilisable. Il considère que, dans un système alternant entre deux et trois voies, la signalisation lumineuse devrait rester active en tout temps.

M. Nidegger estime que cette solution irait dans le bon sens. Il relève que, pour certains usagers, la situation actuelle manque de clarté. Il considère qu'une signalisation plus explicite permettrait d'améliorer la sécurité, mais souligne que l'extension de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence renforcerait l'idée qu'il s'agit d'une troisième voie ordinaire, au détriment de sa fonction de sécurité.

M. Maudet indique que la commission a rencontré l'OFROU la semaine précédente et que le sujet est actuellement à l'ordre du jour. Il précise qu'un projet très concret consiste à convertir la bande d'arrêt d'urgence sur un tronçon d'environ 13 km entre Le Vengeron et Coppet. Il souligne l'importance de bien expliciter la portée de ce projet.

Commission du 27 janvier 2026

Le président indique que les réponses de l'OFROU ont été transmises (document annexé).

Il résume la position de l'OFROU en indiquant que, selon les éléments transmis, aucun surcroît d'accidentologie lié à l'introduction d'une troisième voie autoroutière n'a été constaté. Il précise que l'OFROU n'a pas exprimé d'opposition de principe à l'aménagement d'une troisième voie dans le secteur concerné.

Un député Ve apporte un élément explicatif en précisant que l'un des points soulevés concerne la largeur insuffisante des bandes d'arrêt d'urgence. Il indique que, selon l'OFROU, il serait possible de gagner quelques dizaines de centimètres du côté intérieur, mais que cela impliquerait néanmoins des travaux et des coûts supplémentaires.

Le président propose de procéder à un tour de table afin de recueillir les prises de position des membres.

Un député UDC indique qu'il s'abstiendra.

Le groupe PLR soutiendra ce texte, qu'il considère comme une bonne solution permettant de fluidifier cet axe sans nécessiter d'emprise supplémentaire sur le territoire. Les auditions ont permis d'apporter des éclairages utiles et il souligne que le risque d'accident ne peut jamais être

totale­ment exclu. Renoncer à toute infrastructure au motif qu'un accident pourrait survenir empêcherait toute avancée. Il lui paraît essentiel que la signalisation soit parfaitement claire lorsque la voie est fermée, sous forme de croix rouge, qui devrait être activée de manière permanente afin d'indiquer sans ambiguïté la fermeture de la voie, et que plus généralement la signalisation soit constante.

Le groupe LC indique soutenir cette motion, qu'il considère comme un moyen de fluidifier le trafic, tant en périphérie qu'en ville. Il estime que celle-ci permettra de faciliter les déplacements et d'améliorer la sortie du canton. Il ajoute que cette mesure répond à un objectif concret d'amélioration de la fluidité du trafic et lui paraît aller dans le bon sens. Si la M 3130 devait être acceptée, il serait nécessaire d'en coordonner la mise en œuvre avec les travaux prévus du côté du côté du Grand-Saconnex.

Le MCG soutiendra cette motion.

LJS indique rejoindre la position du Centre et du PLR.

Le groupe Ve indique ne pas souhaiter entrer dans un débat sur la question de la sécurité, ni revenir sur le fait tragique évoqué, tout en reconnaissant que les conclusions de l'OFROU sont pertinentes. Il souligne que le véritable problème réside, selon lui, dans l'augmentation de la capacité d'un tronçon sans réflexion globale sur l'organisation du trafic à l'échelle cantonale. Il estime que, si l'objectif est d'augmenter la capacité d'accès à Genève en voiture, cela risque, en aval, d'accentuer les congestions, notamment en provenance du canton de Vaud, ce qui lui paraît peu cohérent, au détriment des habitants, des usagers et de la qualité de vie, ainsi qu'une augmentation des nuisances.

Le groupe S indique qu'il a une lecture différente de la réponse de l'OFROU. Selon lui, celle-ci indique certes qu'aucune augmentation d'accidents n'a été constatée, mais ne démontre pas non plus de manière probante que l'aménagement d'une troisième voie serait exempt de risques. Son groupe s'opposera à cette proposition de motion.

Vote

Le président met aux voix la M 3130 :

Oui :	7 (3 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)
Non :	5 (2 Ve, 3 S)
Abstentions :	1 (1 UDC)

La M 3130 est acceptée à la majorité de la commission.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU
Division Affaires de la direction

Commission des transports de la République et du Canton de Genève, audition de l'OFROU

Date :

Ittigen, le 12 janvier 2026

À l'attention de :

roberta.piccoli@etat.ge.ch

Réponses de l'OFROU aux questions formulées par la Commission des transports du Canton et de la République et du Canton de Genève afin de traiter la motion cantonale [M 3130 pour une utilisation de la bande d'arrêt d'urgence en guise de troisième voie autoroutière entre Coppet et Le Vengeron](#)

1. La bande d'arrêt d'urgence aménagée sur ce tronçon présente-t-elle une largeur supérieure à celle d'une bande d'arrêt d'urgence standard ?

Une bande d'arrêt d'urgence réaffectée à la circulation (R-BAU) est plus large qu'une bande d'arrêt d'urgence standard (BAU) et nécessite 3,50 m de largeur.

Les BAU existantes sur le tronçon entre Coppet et Le Vengeron présentent une largeur variable d'environ 2,50 m. Leur largeur n'est donc pas suffisante pour servir, en l'état, à leur réaffectation pour la circulation. Ces élargissements nécessaires d'environ 2 m au total dans les deux sens de circulation sont en partie compensés par une réduction de la zone centrale où, conformément aux nouvelles directives de l'OFROU, la bande herbeuse est supprimée. La mise en œuvre de la R-BAU ne nécessite donc pas de grandes surfaces supplémentaires.

2. Existe-t-il des études ou des données permettant d'évaluer la fréquence des accidents liés à ce type d'aménagement et d'en identifier les risques associés ?

Les réserves de capacité temporaires créées grâce à la R-BAU permettent de stabiliser le flux de circulation, de réduire les embouteillages et, partant, de diminuer le risque de conflits et d'accidents. À l'heure actuelle, seules quelques données chiffrées fiables sont disponibles. S'agissant de la R-BAU sur la N1 entre Morges-Est et Ecublens, il existe une analyse comparative (avant/après) approfondie de l'EPFL faisant état d'une baisse significative du nombre d'accidents (entre 22 et 46 %, et jusqu'à 70 à 86 % sur certaines périodes), sans que de nouveaux schémas d'accidents propres à la R-BAU n'aient été constatés. Actuellement, il n'existe pas encore d'analyses systématiques des accidents avant et après l'introduction d'une R-BAU pour les tronçons sur lesquels cette dernière a été mise en place récemment. Les études disponibles indiquent toutefois que le nombre d'accidents est stable, voire en léger repli.

Office fédéral des routes OFROU
Oliver Buzzi
3003 Berne
Emplacement : Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tél. : +41 58 465 36 18
oliver.buzzi@astra.admin.ch
<https://www.ofrou.admin.ch>



Référence : ASTRA-032.11-10/15

3. Des précisions sont demandées concernant la régulation de ces aménagements.

Les éventuels travaux à réaliser sur l'infrastructure de la route nationale en vue de la mise en place d'une R-BAU doivent être approuvés par le DETEC dans le cadre de la procédure d'approbation des plans prévue par ladite législation. En ce qui concerne la réaffectation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence (avec ou sans travaux), il s'agit d'une réglementation du trafic qui autorise les usagers de la route à emprunter la bande d'arrêt d'urgence à titre exceptionnel en cas de surcharge de la route nationale. L'ouverture temporaire à la circulation de la bande d'arrêt d'urgence est signalée en conséquence.

4. Des données sont sollicitées concernant les risques d'accident lorsque ces bandes ne sont pas utilisées comme voies actives, ainsi que les éventuelles variations de la fréquence des accidents lorsqu'elles sont temporairement ouvertes à la circulation.

Il n'existe pas de données statistiques concernant les risques d'accidents en fonction du mode d'exploitation de la bande d'arrêt d'urgence. De manière générale, les R-BAU ont des répercussions positives sur la sécurité routière (cf. réponse à la question 2).

Date de dépôt : 16 février 2026

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Matthieu Jotterand

NON, C'EST NON !!!

Ainsi pourrait commencer et s'achever ce rapport de minorité : la volonté populaire ne veut pas d'une augmentation de la capacité autoroutière à cet endroit.

La votation a eu lieu en novembre 2024, soit très récemment sur le plan politique. La population s'est clairement exprimée en défaveur d'une troisième voie sur ce tronçon. Le canton de Genève en particulier a refusé l'objet soumis en votation populaire.

Dans les nombreux arguments avancés à l'encontre de ces projets passésistes, deux des principaux étaient le refus d'augmenter la capacité routière déversant ainsi toujours plus de véhicules dans les agglomérations et la volonté de ne pas sabrer dans les précieuses et trop rares terres agricoles.

Or, ce projet, s'il est certes moins conséquent qu'un élargissement à trois voies « conventionnelles » par sens, enfreint ces deux principes et va ainsi directement à l'encontre de la volonté populaire exprimée très récemment. Il s'agit donc d'une insulte crasse à la démocratie directe helvétique à laquelle se livre la droite !

Toujours plus de voitures... sans solution

Le problème principal de cette volonté d'utiliser la troisième voie autoroutière réside dans la fuite en avant que cela représente. Il est établi scientifiquement que plus les routes sont nombreuses, larges et faciles à circuler, plus le trafic automobile croîtra en raison du phénomène d'induction. L'axe entre Genève et Lausanne est bien sûr crucial et peut, en comparaison à d'autres régions du pays, être légitimement considéré comme parent pauvre alors qu'il revêt une importance ultra-stratégique pour Genève puisque c'est le seul lien physique avec le reste de la Suisse.

A ce titre, il s'agira pour toujours d'un axe très fortement fréquenté, sur lequel l'effort de report modal est absolument primordial. Plutôt qu'une fuite en avant automobile, les efforts cantonaux doivent se concentrer urgemment

sur le doublement de l'axe ferroviaire Genève-Lausanne, dont le tronçon Genève-Nyon n'est pour l'instant qu'une vue de l'esprit.

En effet, seule une augmentation drastique de la capacité ferroviaire permettra de désencombrer durablement l'axe... y compris routier ! En effet, est-il encore nécessaire en 2026 de rappeler qu'à peine une petite poignée de convois ferroviaires peuvent absorber le nombre de voitures individuelles qui passent en une heure sur l'autoroute ?

A ce titre, le projet de circulation sur trois voies routières par sens n'est qu'une fuite en avant, aberration crasse allant à l'encontre de la volonté populaire.

Etouffer les centres-villes ? Non merci !

Pas besoin d'être un grand scientifique pour constater que les déplacements automobiles incluant un passage sur l'autoroute vont rarement de l'entrée de l'autoroute à un restaurant ou à une sortie. Ainsi, en élargissant l'autoroute, ce qui, c'est prouvé, induira du trafic supplémentaire, ce dernier concernera également le trajet avant l'entrée de l'autoroute et après la sortie de celle-ci.

Cela mettra d'autant plus la pression sur des centres-villes qui étouffent déjà dans la pollution et sont paralysés dans l'encombrement généré par le trafic individuel motorisé (TIM).

Alors que la droite décrie trop régulièrement « les frontaliers » comme pourvoyeurs infernaux de TIM à Genève, les pendulaires en provenance du canton de Vaud utilisent également en très large majorité la voiture, dans une proportion étonnamment proche. Il serait temps d'y remédier en améliorant l'offre de transports publics alors que ce projet de motion demande, en quelque sorte, d'augmenter l'offre pour le TIM et donc de contraindre nos voisins vaudois à rejoindre nos voisins français sur le trop faible taux d'utilisation des TP dans les déplacements pendulaires.

Non à l'élargissement ne veut pas dire élargir un peu moins !

Un des éléments à démentir dans cette motion réside dans le mensonge par omission concernant le grignotage des terres agricoles. S'il est évident que l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence serait moins terrible que la création de 50% d'autoroute supplémentaire à travers champs, les bandes d'arrêt d'urgence actuelles devraient tout de même être adaptées, de sorte que les terres agricoles (et parmi elles les très rares surfaces d'assolement) devront également être détruites, au détriment de la volonté populaire exprimée très récemment.

Une solution dangereuse ?

La bande d'arrêt d'urgence répond à des situations... d'urgence. Dans un trafic où l'immense majorité des automobilistes circule à pleine vitesse, au détriment du principe de la vitesse adaptée à la distance visible (en particulier de nuit et en cas de mauvaises conditions météorologiques), la désacralisation de ce refuge s'avère potentiellement dangereuse.

A ce titre, l'OFROU semble être particulièrement léger sur la signalisation lumineuse et les réponses apportées aux risques potentiels. De nombreuses années après les premières conversions de bandes d'arrêt d'urgence en voies de circulation, les effets potentiels n'ont été que trop peu étudiés et l'effroyable drame qui a touché l'un des auditionnés ne peut que nous inciter à une véritable retenue.

NON, C'EST TOUJOURS NON

En conclusion, les différents éléments ci-dessus le démontrent : cette motion est très clairement contraire à la volonté populaire et se révèle assez indécente sur le plan humain.

Dans un contexte plus large, le fait qu'elle émane du parti du magistrat cantonal chargé de la mobilité peut être observé sous l'angle du refus de prendre de vraies mesures pour soulager la population contre la surcharge de TIM.

En effet, ces derniers temps, il est question de métro souterrain, de transport professionnel sur les voies de bus ou encore de cette motion. Le point commun ? Tous les subterfuges sont bons pour essayer d'éviter de traiter l'éléphant dans la pièce, autrement dit les innombrables SUV sur la route : les problématiques de trafic proviennent d'un encombrement dû au TIM qu'il conviendrait de régler en prenant des mesures résolvant celui-ci plutôt qu'en essayant de le contourner. Des mesures qui ne sont pas contre les gens qui sont, à l'instant t, plus ou moins contraints de l'utiliser, mais en faveur de ces derniers, dont la situation ne fera qu'empirer tant que LJS refuse mollement l'obstacle, c'est-à-dire de s'attaquer frontalement au trop-plein de voitures individuelles.

Au vu de ce qui précède, une autoroute menant au refus de cette motion est toute dessinée et, une fois n'est pas coutume, la minorité vous enjoint à l'utiliser.

Date de dépôt : 1^{er} avril 2026

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

Quiconque a déjà utilisé un entonnoir sait que, s'il vient à déborder, élargir la partie évasée ne permettra pas un écoulement plus rapide du liquide à transvaser.

Mesdames les députées, Messieurs les députés,

Les auteurs de la présente motion regrettent les engorgements récurrents, aux heures de pointe, sur le tronçon de l'A1 entre Coppet et le Vengeron et estiment que la possibilité de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence permettrait d'améliorer les conditions de circulation, en prenant l'exemple de ce qui se fait depuis quelques années entre Morges et Ecublens.

La minorité estime que cette mesure serait essentiellement contreproductive et aurait pour effet d'augmenter les risques d'accident et les nuisances environnementales liés au trafic routier dans notre canton.

Augmenter la capacité d'un axe, c'est générer les bouchons de demain

Il paraît naturel d'imaginer que la mise en place d'une voie supplémentaire sur un axe autoroutier, par la capacité supplémentaire qu'elle permet, a pour effet de rendre la circulation plus fluide. Or l'expérience montre que, dans un espace densément peuplé, la croissance de la capacité crée un incitatif puissant à l'usage de l'automobile, qu'il s'agisse de la choisir en alternative avec un autre mode ou de générer des déplacements nouveaux. L'auteur du présent rapport a d'ailleurs eu l'occasion de méditer sur cela lorsqu'il a passé plus d'une heure à parcourir quelques miles sur une autoroute de 2×7 pistes entre Dallas et Fort Worth il y a quelques années... Il ne suffit donc pas d'élargir pour apaiser le trafic...

Reporter les bouchons de l'autoroute vers la ville

S'il est douteux que l'élargissement de l'autoroute résorbe les engorgements, il est en revanche certain qu'il en résultera une forte augmentation du trafic. Or, contrairement au tronçon Morges-Ecublens, où la destination d'une part importante des véhicules n'est pas l'agglomération lausannoise, il est clair que ces véhicules supplémentaires se retrouveront pour la plupart sur les axes urbains qui sont d'ores et déjà trop convoités par les automobilistes. Alors que chacun cherche à diminuer la quantité de bouchons, pour permettre à celles et ceux qui le doivent – personnes à mobilité réduite, artisans... – de circuler en ville, l'accroissement de la capacité de l'autoroute viendrait réduire à néant les effets des quelques améliorations escomptées par la mise en application des projets du DSM (infrastructures en France voisine¹ ou vignette TPro² par exemple).

Des coûts importants d'adaptation et des risques à ne pas négliger

Amené à se prononcer par écrit, l'OFROU a estimé le projet réalisable, mais au prix d'aménagements non négligeables, la bande d'arrêt d'urgence étant actuellement trop étroite. Il semble possible de l'élargir en reportant le gain de largeur sur la berme centrale de l'autoroute, sans augmenter donc l'emprise sur le territoire.

Cependant cela suppose d'importants travaux, qui impliqueraient également la mise en place des indispensables portiques de signalisation. Or qui dit travaux, dit embouteillages et, évidemment, coûts très importants à la charge de la collectivité.

Au niveau des risques, les statistiques sur le tronçon de Morges-Ecublens semblent plutôt rassurantes. Cependant, l'émouvante audition d'un de nos collègues dont la fille est décédée sur une bande d'arrêt d'urgence ouverte occasionnellement au trafic, nous a sensibilisés au fait que ce type d'aménagements, accessibles par intermittences, pouvait générer des mésusages par des automobilistes distraits, ce qui correspond aux circonstances de l'accident évoqué (un automobiliste circulait à grande vitesse sur la bande d'arrêt alors qu'elle n'était pas ouverte). L'auteur de ce rapport a par ailleurs été témoin d'un pareil usage hors ouverture – heureusement sans conséquence funeste – lors de son dernier passage sur le tronçon en question.

¹ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL13725A.pdf>

² <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL13718.pdf>

Des solutions simples, peu coûteuses et permettant de limiter les nuisances autoroutières

Plutôt que d'augmenter la capacité de l'autoroute, il convient d'explorer trois pistes simples :

- **Inciter à reporter les trajets pendulaires sur des heures moins chargées :** Les engorgements sur ce tronçon ne correspondent qu'à quelques pour cent des 168 heures que compte une semaine. Plutôt que d'investir dans les infrastructures, il convient de faire réaliser aux automobilistes qui s'estiment dépendants de ce mode de transport qu'il suffit de décaler ses trajets d'un quart d'heure ou d'une demi-heure pour bénéficier de meilleures conditions de circulation.
- **Inciter au report modal :** parmi les automobilistes qui créent ces engorgements, nombreux sont ceux qui ont la possibilité de renoncer à ce mode de transport, mais qui, pour différentes raisons, persistent à venir à Genève en voiture. La réintégration de Terre Sainte, puis l'intégration du district de Nyon, dans la tarification Leman Pass devrait être une première étape dans ce but. On peut également poser la question du prix rédhibitoire du stationnement dans les gares, et même des annonces continues de hausse des tarifs des transports publics³, lors même qu'il faudrait les rendre plus attractifs.
- **Réduire la vitesse sur l'autoroute :** Ce dispositif fait ses preuves sur de nombreux tronçons suisses et étrangers. L'abaissement à 80 puis à 60 km/h permet de gagner en fluidité et donc de faire gagner du temps à tous les usagers. Si le tronçon genevois est déjà équipé de panneaux permettant d'adapter la vitesse au trafic, ce n'est pas le cas sur la partie vaudoise qui envoie des centaines de véhicules à toute allure s'enclonner au-dessus de la Versoix.

Pour toutes ces raisons, Mesdames les députées, Messieurs les députés, il semble tout à fait inopportun de demander à l'OFROU de procéder à un pareil aménagement et, en conséquence, la minorité vous invite à refuser cette proposition de motion.

³ <https://www.rts.ch/info/suisse/2026/article/tarifs-des-transport-publics-hausse-de-3-9-des-decembre-2026-29199307.html>