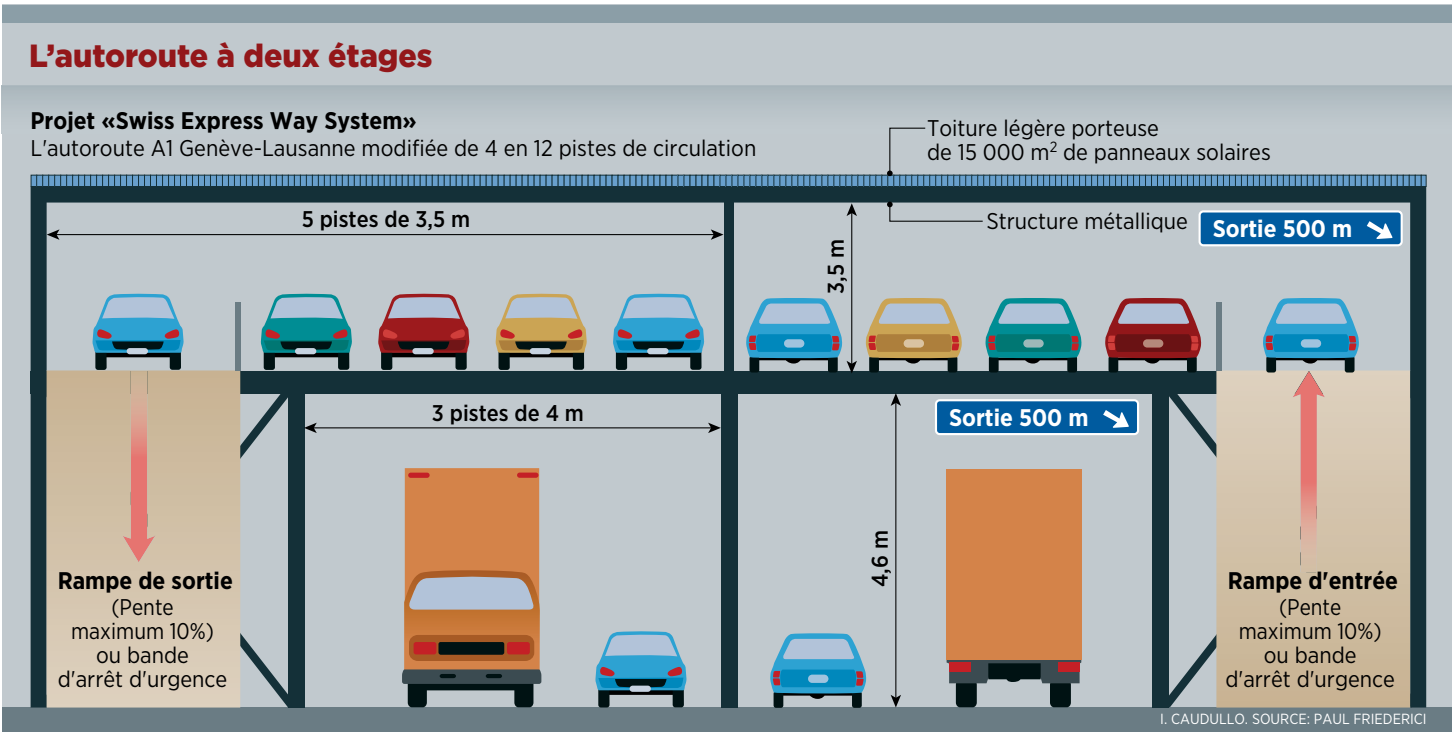


Transports



L'A1 sur deux étages pour faire sauter les bouchons?

Un Vaudois propose d'aménager l'artère sur deux niveaux entre Lausanne et Genève. Berne n'est pas convaincue. Trop de frilosité?

Philippe Maspoli

Scène récurrente sur l'autoroute A1 Genève-Lausanne: au petit matin, entre Coppet et Nyon, un conducteur perd la maîtrise de sa voiture. C'est l'accident. Le trafic s'arrête, le TCS communique une estimation du retard: 25 minutes. Ce jour-là, les dégâts ne seront que matériels – les pendulaires de la route voient parfois des situations plus graves. Mais la frustration s'accumule. Comment résoudre durablement ce problème? La Confédération planche sur des améliorations à l'horizon 2030-2040: élargissement à six voies entre Nyon et Perly (GE), contournement de Morges... D'autres font des plans surprenants, comme une autoroute à deux étages.

Telle est l'idée défendue par Paul Friderici, petit-fils du fondateur de la société de transport du même nom sise à Tolochenaz, qui a raconté l'histoire de l'entreprise dans le livre «De l'avoine... au diesel». Son plan: «Tripler la capacité de l'autoroute A1 entre l'échangeur du Vengeron et Crissier tout en respectant la loi sur l'aménagement du territoire (LAT)». Sur deux niveaux, l'artère passerait de 4 voies à 12. Et cela sans emprise supplémentaire au sol, relève Paul Friderici.

Il avance des arguments économiques et écologiques: structure

en acier à prix très concurrentiel, panneaux solaires sur le toit «produisant de quoi alimenter une ville de 15 000 habitants ou un éclairage LED des deux pistes dès la tombée du jour». Et le coût? «J'estime qu'il ne devrait pas dépasser un dixième de ce que coûterait un nouveau tracé qui ne verrait pas le jour avant dix ans ou plus et dont le débit n'atteindrait pas la moitié de ce que l'on pourrait réaliser en deux ans», relève Paul Friderici.

Une idée d'actualité

Il a présenté son «Swiss Express Way System» à l'Office fédéral des routes (OFROU), qui lui a fait part de son scepticisme. Et pourtant, l'actualité semble donner raison au Vaudois. «Nous étudions la possibilité de faire fonctionner une partie de l'A1 sur deux étages», indiquait Jürg Röthlisberger, directeur de l'OFROU, en juillet dernier, dans une interview à la «NZZ am

Sonntag». Mais il ne parlait pas du tronçon Lausanne-Genève: il s'agissait de la vallée de la Limmat, à Zurich. «Le trafic allant vers Zurich pourrait ainsi circuler sur l'étage du bas et celui allant vers Berne sur l'étage du haut», ajoutait-il. Quant aux panneaux solaires, ils pourraient bel et bien recouvrir les autoroutes suisses. La société zougnoise Servipier devrait mener une expérience sur 1,6 km à Fully (VS) en 2020, avec l'accord de l'OFROU.

Alors, loufoque, l'idée de Paul Friderici? «Non, ce n'est pas loufoque», analyse Franco Tufo, enseignant à l'EPFL, ingénieur spécialisé en planification des transports. «Toute solution mérite d'être étudiée. Il est utile et nécessaire de l'envisager. Ce qui peut être planifié dans l'horizontalité est fait ou en train d'être fait. Il reste à évaluer les avantages et les inconvénients de la verticalité.»

Le concept de Paul Friderici présente des avantages indéniables, estime Franco Tufo: l'augmentation du débit, la réduction du bruit grâce à l'architecture en caisson, la possibilité d'installer des panneaux solaires. La difficulté principale, relève-t-il, provient des nombreux ponts perpendiculaires à l'autoroute qui jalonnent le parcours Lausanne-Genève. Ils permettent au trafic secondaire de passer d'un côté à l'autre de l'artère. «Il faudrait les surélever de plusieurs mètres. Cela aurait un impact latéral important car les rampes menant à ces ponts devraient être allongées pour limiter leur pente», relève l'expert. Un autre aspect à prendre en compte est celui de la sécurité. L'idée des deux niveaux ne pourrait être appliquée sans l'aménagement de bandes d'arrêt d'urgence, en haut et en bas.

Réalisations ponctuelles

Selon Franco Tufo, la variante proposée par Paul Friderici pourrait être étudiée de manière ponctuelle. Ce qui rejoint d'ailleurs la position de l'OFROU, qui explique: «L'idée d'augmenter la capacité de l'autoroute en hauteur plutôt qu'en largeur a déjà été envisagée, dans la région de Schaffhouse par exemple ou dans la région zurichoise récemment. Dans les deux cas, il s'agirait cependant de réaliser une autoroute à deux étages sur un très court tronçon».

Franco Tufo appelle toutefois à étudier les avis originaux: «L'intérêt de ce débat est d'ouvrir le champ des possibles. Il apporte une nouvelle dimension qui est l'élévation.» Cela à condition que la suggestion soit étudiée et non enterrée trop rapidement.

Les projets à l'étude

● Le désengorgement de l'autoroute A1 entre Lausanne et Morges se trouve au centre de projets étudiés depuis plusieurs années. L'acceptation par le peuple suisse, en février 2017, du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) assure le financement des études concernant le tronçon Aubonne-Villars-Sainte-Croix, appelé aussi «contournement de Morges». Le travail devrait reprendre en 2020. Le coût de la réalisation, à l'horizon 2040-2045, atteindra 3,4 milliards. Le

projet est discuté depuis longtemps. Il est contesté par les défenseurs d'une mobilité respectueuse de l'environnement ainsi que par plusieurs communes de la région. Un autre goulet d'étranglement se situe entre Nyon et Genève-Perly. Un élargissement à six voies fait partie des réflexions fédérales pour 2030. Ce tronçon fait partie des projets qui nécessiteraient au total un investissement de 13,5 milliards dans la prochaine décennie.

PH.M.