

Pascal BROULIS

Conseiller aux Etats, Vaud

Seul le texte prononcé fait foi

En Suisse, il n'y a pas d'opposition entre la route et le rail. Bien au contraire, les autorités font constamment en sorte que les réseaux routiers et ferroviaires restent fonctionnels, car ils sont tout à fait complémentaires. Voter « OUI » le 24 novembre c'est assurer l'avenir d'une mobilité efficace et multimodale en Suisse.

S'il y a bien une région dans laquelle route et rail sont les deux faces d'une même pièce, c'est dans l'Arc lémanique. En effet, les réseaux routiers et ferroviaires y sont particulièrement complémentaires. Les deux étant chroniquement surchargés et ne bénéficiant d'aucune redondance, un report significatif d'un mode de transport vers l'autre n'est pas possible. Par la force des choses, les tronçons routiers et ferroviaires lémaniques se soutiennent donc mutuellement. Aucun ne peut absorber une fraction des usagers de l'autre. **Ces deux modes de transport sont donc « Too big, to fail ».**

A cet égard, il est important de rappeler que si la campagne régionale pour le OUI à la nouvelle étape d'aménagement des routes nationales s'engage pour les six projets avalisés par la Confédération, incluant une troisième voie entre Nyon et Le Vengeron, elle n'oublie pas pour autant le développement ferroviaire. Cette campagne appelle ainsi à la réalisation rapide d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne. Elle soutient également l'effort fédéral sans précédent mis actuellement sur le rail, qui bénéficie actuellement de 300 projets de développement devisés à plus de 28 milliards de francs !¹

En outre, il est important de noter que dans le couloir Genève-Lausanne, il n'y a aucune concurrence de tracé entre les projets routiers et ferroviaires. Dans une récente étude prospective publiée par les CFF, les experts mandatés préconisent la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire Genève-Lausanne sous l'autoroute A1. Ils appellent également à coordonner les divers projets pour bénéficier d'économies d'échelles. Ces préconisations ont été entendues puisque l'Office fédéral des routes (OFROU), les CFF et l'Office fédéral des Transports (OFT) ont initié une étroite collaboration. Actuellement, les autorités concernées envisagent même des synergies entre les deux projets. Ainsi, selon l'OFROU, les travaux de la troisième voie autoroutière pourront « préparer le terrain » pour la nouvelle ligne ferroviaire.

Dans un autre registre, il est important de souligner que le passage de 2x2 à 2x3 voies entre Nyon et Le Vengeron est particulièrement bien conçu puisqu'il est économe en bonnes terres agricoles (surfaces d'assolement ou SDA). Seuls 3,3 hectares de SDA seront nécessaires pour la réalisation de cette nouvelle infrastructure d'environ 19 kilomètres. Cela ne représente qu'environ 4 terrains de football. Ces 3,3 hectares sont également à mettre en perspective avec les près de 450'000 hectares de SDA que possède la Suisse. Rappelons enfin que ces 3,3 hectares seront intégralement compensés de sorte que notre région ne devrait perdre aucun mètre carré de bonnes terres agricoles à la suite de la réalisation de la troisième voie entre Nyon et Le Vengeron.

¹ Voir la récente interview de M. Ducrot à la RTS (19h30) le 06.10.24



mobilite-leman-oui.ch



Fédération des
Entreprises
Romandes
Genève



entrepreneurs!
fédération vaudoise

OUI

à la 3e voie.
Assurer le futur
des routes nationales.