

Mauro POGGIA

Conseiller aux Etats, Genève

Seul le texte prononcé fait foi

La nouvelle étape d'aménagement des routes nationales est absolument nécessaire pour adapter les infrastructures de transport à la croissance des besoins. L'enjeu est ici une mise à niveau plus qu'un développement des autoroutes, et c'est particulièrement vrai entre Nyon et Genève.

L'objet fédéral sur lequel les Suisses voteront le 24 novembre vise essentiellement à faire coïncider l'offre avec les besoins en mobilité de la population. Il ne s'agit pas d'augmenter les capacités tous azimuts, mais d'élargir quelques tronçons saturés dont la longueur équivaut à moins de 3 % de l'ensemble du réseau des routes nationales (50 km sur les 2'200 existants). Les maîtres mots de ces projets sont donc **la proportionnalité et l'économicité**.

La Confédération fait toujours son maximum pour préserver la fonctionnalité du réseau des routes nationales sans procéder à des travaux d'extension de capacité. Elle met ainsi en place des systèmes de régulation aux entrées des autoroutes, des abaissements des vitesses maximales, des interdictions de dépassement pour les camions, etc. Toutefois, ces mesures techniques atteignent désormais leurs limites entre Nyon et Le Vengeron. Ce tronçon est devenu un **goulet d'étranglement**. C'est la raison pour laquelle la Confédération y planifie un élargissement de 2x2 à 2x3 voies. Ces travaux relèvent d'une simple adaptation aux besoins et font échos à ceux qui ont déjà été entrepris dans la banlieue de Zurich depuis de nombreuses années (voir l'élargissement du tunnel autoroutier du Gubrist par exemple).

Rappelons que l'autoroute A1 Lausanne-Genève a été planifiée dans les années 1950 du siècle dernier. Depuis son inauguration en 1964, elle n'a pas évolué d'un iota entre Nyon et Le Vengeron, alors même que la population du bassin lémanique a connu une croissance sans égal en Suisse. Ainsi, les cantons de Genève et de Vaud leur population a augmenté de plus de 80 % durant ce laps de temps ! Le district de Nyon a vu quant à lui sa population plus que tripler en passant de 29'000 à 107'00 habitants (+269 % !).

Enfin, il est utile de rappeler que les perspectives démographiques dans le bassin lémanique sont très claires et pointent toutes dans la même direction : la croissance de la population va continuer ces prochaines décennies (Vaud et Genève devraient compter environ 340'000 habitants supplémentaires). Les besoins en mobilité vont également croître de l'ordre de 50 à 55 %. Par conséquent, il est crucial de lancer le chantier de remise à niveau de nos infrastructures de transport routières, comme ferroviaires, dès aujourd'hui. Faute de quoi, notre qualité de vie risque de se détériorer significativement, les générations futures seront alors les premières lésées car elles ne bénéficieront pas des mêmes opportunités de mobilité que celles dont nous avons bénéficié.



mobilite-leman-oui.ch



Fédération des
Entreprises
Romandes
Genève



entrepreneurs!
fédération vaudoise

OUI

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