

Tribune de Genève

Supplément réalisé en collaboration avec les cantons de Genève et de Vaud

Autoroutes et agglomérations dans l'arc lémanique et à Genève

Ce que FORTA peut changer



FORTA veut renforcer toutes les mobilités en Suisse

Dans un mois, le peuple votera sur le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), qui entend fluidifier le trafic

FORTA est le pendant routier du fonds ferroviaire FIF, accepté dans le cadre FAIF, en votation en 2014. «Ce n'est pas par principe que nous voulons un fonds pour la route après que le rail a obtenu le sien, explique Jürg Röthlisberger, le directeur de l'Office fédéral des routes. C'est parce que nos infrastructures routières ont elles aussi besoin d'un financement pérenne qui permette d'en maintenir l'état et de répondre aux besoins du futur.» Doté de 3 milliards de francs par année pour une durée illimitée, FORTA de-

Luc Barthassat, Conseiller d'Etat genevois en charge du Département des transports

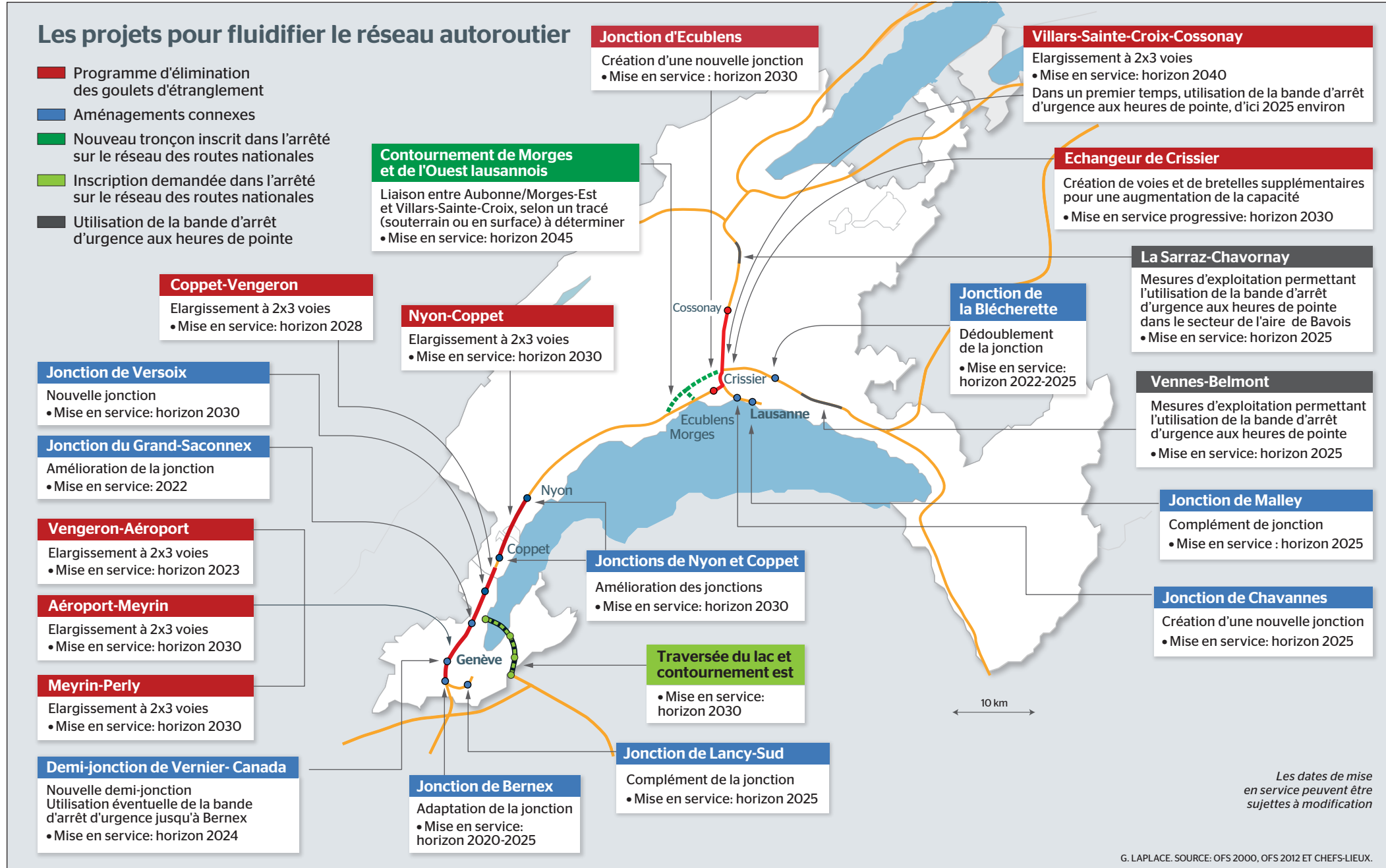
Hugues Hiltbold, Conseiller national PLR genevois

Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat vaudoise en charge du Département des infrastructures

vra à la fois financer l'entretien et l'exploitation du réseau routier et les travaux d'amélioration nécessaires à la fluidification de la circulation. Un objectif ambitieux alors que le trafic a plus que doublé depuis 1990 et avec lui les embouteillages, qui représentent, d'après les statistiques de 2015, près de 23 000 heures par an.

Toute la Suisse est concernée

Et l'Office fédéral des routes n'est pas le seul à placer de hautes espérances sur cette nouvelle architecture de financement. Les cantons soutiennent le fonds. Et pour cause: de Genève à Saint-Gall en passant par Zurich et Neuchâtel, FORTA devrait avoir un impact sur pratiquement toutes les régions de Suisse. Il y a bien sûr la question des 400 km de routes cantonales dont l'entretien revient aujourd'hui aux cantons et qui de-



vraient à l'avenir passer à la Confédération. Mais il y a également la promesse d'améliorer les points les plus congestionnés du pays, dont plusieurs se trouvent dans l'arc lémanique.

La Métropole lémanique fait front

Les cantons de Genève et Vaud seraient d'ailleurs grands gagnants en cas d'acceptation de FORTA par le peuple. C'est en tout cas ce que pensent les deux conseillers d'Etat chargés des Transports, qui font ensemble campagne pour le oui. «Unis sous l'égide de la Métropole lémanique, Vaud et Genève ont pu défendre leurs intérêts vis-à-vis de FORTA, indique la

cheffe du Département des infrastructures vaudoises, Nuria Gorrite. Nous avons pu montrer à Berne que Genève et Vaud représentent à eux seuls un quart de l'impôt fédéral direct, donc pratiquement autant que la région de Zurich.»

Car fluidifier le trafic n'est pas qu'une question de confort de vie, c'est aussi une affaire de gros sous et ce n'est pas par hasard que les milieux économiques s'intéressent de près à FORTA (voir page 5) «Garantir de bonnes infrastructures est une condition-cadre indispensable à l'activité économique de notre région, poursuit la conseillère d'Etat vaudoise. Entraver ce développement, c'est prêter l'ensemble du pays.» Sans parler du mil-

liard de francs que coûtent chaque année les bouchons qui noircissent les autoroutes suisses.

Les deux bons pieds de la mobilité

Le message est en tout cas passé à Berne. FORTA prévoit en effet un investissement de quelque 2,5 milliards pour régler ce que l'on nomme les «goulets d'étranglement» dans le canton de Vaud (voir pages 6-7 sur Vaud). Une somme similaire est prévue pour Genève, au grand contentement de Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (voir pages 4-5 sur Genève). «A ces investissements routiers, il faut

ajouter le financement dont pourraient bénéficier les projets genevois visant à développer le réseau de tram et de nouvelles lignes de bus performantes», souligne Luc Barthassat. En effet, FORTA ne concerne pas que la route. Le fonds, qui prévoit 390 millions par année pour les projets d'agglomération, touche également les transports en commun et la mobilité douce. «Au final, il ne s'agit pas de tout miser sur la route ou le rail, mais plutôt sur la multimodalité et la complémentarité des modes de déplacement», souligne encore le conseiller d'Etat genevois. C'est d'ailleurs cet aspect du fonds qui lui garantit quelques soutiens au sein de la gauche, alors même qu'un

niveau national le Parti socialiste refuse l'édifice FORTA, de même que l'ATE (Association transport et environnement) et les Verts. Pour les opposants, il est entre autres inacceptable que la taxe automobile, qui rapporte aujourd'hui 400 millions à la Confédération et sert aussi bien à l'éducation qu'à l'armée ou à la culture, tombe désormais dans l'escarcelle de FORTA. La surtaxe sur les carburants a elle aussi été au cœur des désaccords. Tout en augmentant de 4 ct. le litre, la taxe rapportera désormais beaucoup moins à la Confédération (voir notre encadré sur le financement). «FORTA est certes un édifice imparfait, souligne la conseillère aux Etats socialiste pour le can-

Depuis 2008, il existe déjà un fonds pour les infrastructures. Pourquoi changer le système?

Les recettes des fonds d'infrastructure actuels ne cessent de diminuer, du fait notamment des meilleures performances écologiques des voitures, qui diminuent l'apport de la surtaxe sur les carburants. Limité dans le temps (il arrive à échéance en 2027) et quasi épuisé, il ne permet pas d'envisager les grands travaux dont les régions ont besoin.

FORTA ne donne-t-il pas un blanc-seing à la route au détriment du reste?

A de rares exceptions près, notamment le contournement de Morges, il n'est pas prévu de construire de nouvelles routes avec FORTA. La plus grande partie du fonds, à savoir 2,2 milliards de francs, ira à l'entretien du réseau et à la suppression des goulets d'étranglement. Par ailleurs, FORTA prévoit 390 millions par an pour le trafic dans les agglomérations. FORTA tient compte de la réalité de la mobilité en



Jürg Röthlisberger
Directeur de l'Office fédéral des routes (Ofrou)

Suisse. Les gens ne se rendent pas d'une ville à l'autre avec leur voiture. Ils se déplacent via autoroutes jusqu'aux agglomérations et ont ensuite besoin qu'un système de transports publics efficace prenne le relais.

A l'inverse, la hausse de l'essence ne pénalise-t-elle pas les automobilistes?

La surtaxe sur les huiles minérales n'a pas changé depuis 1974, alors que le prix du pétrole n'a cessé d'augmenter. Une majoration de 4 ct. par litre semble donc supportable. Par ailleurs, FORTA fait revenir une partie de l'argent des automobilistes à la route grâce à la récupération des 400 millions de l'impôt automobile. C'est un compromis équilibré comme on les aime en Suisse. **I.M.**

D'où proviendra l'argent de FORTA?

Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération disposera d'un milliard de plus par an que les fonds routiers actuels, financés par la vignette et par une surtaxe sur les carburants que les automobilistes paient directement à la pompe. Avec FORTA, ce ne sera plus 50% de cette surtaxe qui iront à la route, mais 60%, pour un gain de 250 millions. En outre, dès 2019, le prix des huiles minérales sera augmenté de 4 ct. par litre, rapportant 200 millions. L'impôt sur les véhicules

automobiles, qui tombe aujourd'hui dans l'escarcelle de la Confédération, viendra, lui, grossir le fonds d'environ 400 millions. Par ailleurs, en échange de la reprise par Berne de quelque 400 km de routes cantonales, les cantons concernés contribueront dès 2020 à hauteur de 60 millions par an. Enfin, il sera demandé dès 2020 aux propriétaires de véhicules électriques de participer en versant une redevance qui rapportera environ 90 millions de francs. **I.M.**

ton de Vaud Géraldine Savary. Alors que voyager en voiture est déjà pratiquement meilleur marché que d'utiliser les transports publics, le fonds viendra ancrer ce déséquilibre tout en asséchant partiellement les caisses fédérales. Je le soutiens cependant parce qu'il reste malgré tout orienté transports publics et que ceux-ci seraient les premières victimes en cas de rejet populaire. La construction du M3 à Lausanne serait sans doute sacrifiée.»

Plus de guerre des transports?

Mais la gauche n'était pas la seule au parlement à grincer des dents au moment de négocier le financement du fonds. Le PLR, qui soutient FORTA

dans sa forme actuelle comme tous les partis bourgeois, avait quelques doutes, notamment quant à un risque d'une trop grande hausse du prix de l'essence. Pour Hugues Hiltbold, conseiller national genevois, on revient de loin. «Le compromis actuel est le produit de l'effort des parlementaires qui sont allés au bout des négociations possibles pour obtenir une solution qui puisse satisfaire aussi bien les lobbys routiers, les personnes vigilantes en matière de finances publiques saines que les partisans de la mobilité douce.» Un pas difficile dans un pays où la guerre des transports sévit depuis de nombreuses années.

Isabelle Michaud

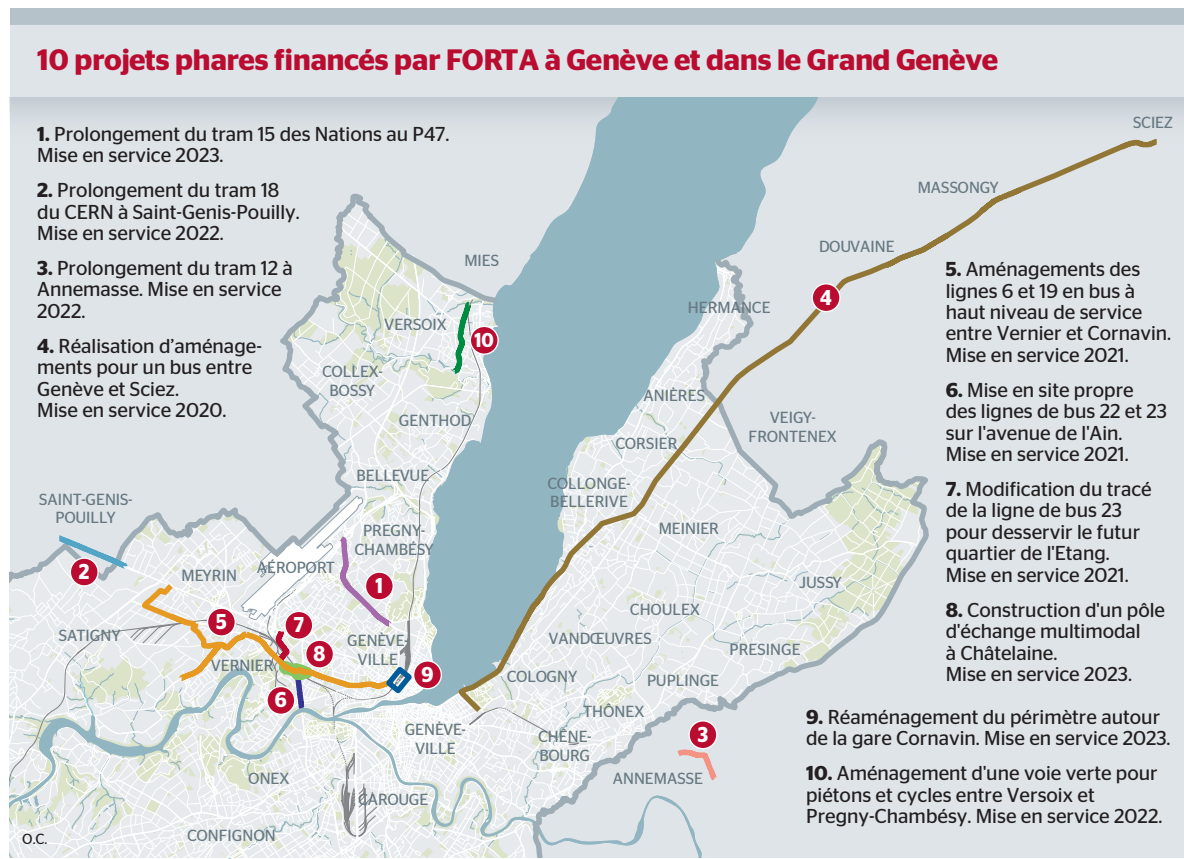
Le fonds fédéral pourrait faciliter la concrétisation d'une trentaine de projets routiers et d'agglomération dans le canton même. Enjeux

Tous les matins et tous les soirs, c'est la même rengaine au bout du lac. Autoroute bouchée, centre-ville obstrué, transports en commun bondés et pont du Mont-Blanc surchargé. Un quotidien qui devient de plus en plus pesant pour les usagers, les automobilistes et les Genevois dans leur ensemble. S'il est accepté le 12 février prochain, FORTA pourrait clairement changer la donne à Genève, et au-delà. Concrètement, il viendra sécuriser le financement de l'élargissement de l'autoroute de contournement entre Perly et Bernex, Bernex et Genève-Aéroport et Le Vengeron et Coppet. Mais pas que...

Il permettra également de cofinancer les projets d'agglomération 3 et suivants jusqu'à hauteur de 40%, notamment des extensions de tram vers la France, l'amélioration des interfaces TPG ou encore des aménagements en faveur de la mobilité douce et des espaces urbains (*voir frise ci-dessous*). Un programme complet qui permettra au Canton de répondre aux enjeux de développement auxquels il est confronté et d'améliorer la qualité de vie des Genevois.

«Une bouffée d'air»

«L'élargissement de l'autoroute donnera une bouffée d'air au canton et à son centre, assure Luc Barthassat, conseiller d'Etat en charge des Transports. L'autoroute pourra accueillir des voitures qui aujourd'hui passent



par le centre à cause des bouchons que l'on constate régulièrement sur l'autoroute de contournement.» L'impact de FORTA sur le trafic frontalier, qui n'est pas près de diminuer ces prochaines années, est certain. «C'est la manière de se déplacer qui va changer, estime Luc Barthassat. Le Léman Express viendra déjà réduire le trafic transfrontalier en véhicule individuel. Ses effets seront amplifiés avec le financement des projets de transports transfrontaliers inscrits dans le projet d'agglomération: FORTA permet de pérenniser le cofinancement fédéral d'infrastructures de l'agglomération y compris

sur le territoire français lorsque celles-ci ont un effet en Suisse.» A Genève, quel coût représentent tous ces investissements? Selon les autorités cantonales, on table sur 2,5 milliards de francs pour l'autoroute de contournement et les différentes jonctions, et sur plus de 623 millions pour les projets d'agglomération du Grand Genève prévus pour la période 2019-2022.

Un large soutien

Les partisans de FORTA s'accordent à dire qu'un refus du fonds serait un non-sens pour Genève. «Le Canton pourrait tirer un trait sur la plupart

de ses projets d'élimination de goulots d'étranglement et d'amélioration de son offre de transports en commun dans l'agglomération, prévient François Membrez, président du TCS Genève. Ça serait clairement une catastrophe pour l'ensemble des usagers, qui subiraient les embouteillages encore plus qu'aujourd'hui.»

Pour Jean-Louis Fazio, député socialiste, FORTA est indispensable. «La population genevoise est passée de 400 000 habitants à la fin des années 90 à 500 000 aujourd'hui: si on ne veut pas que le canton s'asphyxie, nous sommes obligés d'investir dans

Une aubaine économique

Quelles seraient les retombées d'un tel fonds sur l'économie suisse? Des représentants des milieux lémaniques livrent leur analyse

«Le lien entre mobilité et croissance économique n'est plus à démontrer!» Nathalie Hardyn, directrice adjointe de la

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, l'affirme. «Sans transports, il n'y a plus d'échanges. Sans mobilité, il ne peut pas y avoir de création de valeur. FORTA contribuera à ce que l'économie en général et les PME en particulier continuent de disposer d'infrastructures de transport renforçant leur compétitivité.»

Un réel impact économique

Avec trois milliards de francs injectés chaque année, l'impact économique de FORTA est indéniable, tant au niveau de la Confédération, des cantons et des entrepreneurs qu'au niveau des travailleurs et des citoyens lambda de ce pays. Tout d'abord, sur le plan des effets économiques directs, l'augmentation du prix de l'essence ou la nouvelle redevance sur les véhicules électriques sera manifestement supportée par les consommateurs et les entreprises. La construction serait le premier bénéficiaire d'un tel fonds. «L'augmentation des dépenses de la Confédération au titre de la circulation routière devrait inévitablement stimuler les investissements et l'emploi dans le secteur à partir de 2018, analyse Anne Kathrin Funk, du Centre de recherches conjoncturelles (KOF) à l'EPFZ. De plus, le fonds pourrait inci-



Nathalie Hardyn, Directrice adjointe de la Chambre de commerce, d'industrie et des services Genève



Pietro Carrobio, Cosécrétaire régional d'Unia Vaud



Anne Kathrin Funk, Centre de recherches conjoncturelles (KOF) à l'EPFZ



Blaise Matthey, Directeur général de la Fédération des entreprises romandes Genève

ter les cantons et les communes à lancer de nouveaux projets et ainsi à investir davantage dans l'infrastructure routière, créant un effet d'entraînement.» Nicolas Rufener, secrétaire général de la Fédération des métiers du bâtiment, confirme. «Avec FORTA, on se donne les moyens de répondre aux besoins de la mobilité de manière pérenne. Cela va permettre de planifier les ouvrages, et c'est une bonne nouvelle pour les entrepreneurs qui apprécient cette constance.» Les entreprises se verront même doublerment gagnantes, en réalisant les infrastructures et en en profitant. «Les entreprises se retrouvent souvent bloquées dans les bouchons, ajoute Blaise Matthey, directeur général de la Fédération des entreprises romandes Genève. Une meilleure fluidité bénéficiera aussi à leur compétitivité et, partant, à l'ensemble de notre économie.»

Du côté de l'Union syndicale suisse, on avale aussi FORTA. «Ce fonds va permettre de maintenir, voire d'augmenter le nombre d'emplois dans le gros œuvre, se réjouit Pietro Carrobio, cosécrétaire régional d'Unia Vaud. Cela dit, il faudra veiller à ce que les conditions de travail soient respectées sur ces chantiers publics et favoriser les entreprises locales au détriment des grands conglomérats internationaux,

car nous avons les compétences requises pour réaliser ces ouvrages.»

Rayonnement international

FORTA pourrait également influencer positivement sur l'image de la Suisse. «Ces mesures renforceront l'accessibilité de l'Arc lémanique, ce qui aura aussi un effet positif sur le tourisme», projette Patrick Eperon, du Centre patronal vaudois. En plus d'attirer les visiteurs, la Suisse pourrait bien séduire encore plus d'entreprises étrangères. «Pour certaines entités qui cherchent à s'implanter en Suisse, il peut être essentiel de disposer d'une infrastructure routière de bonne qualité, souligne Florian Chatagny, du KOF. FORTA pourrait être utilisé comme un argument supplémentaire par les organes de promotion économique.» Et Nathalie Hardyn de compléter. «L'image de Genève en serait aussi améliorée auprès des organisations internationales, qui font de notre canton un endroit mondialement connu.» Pour l'heure, il est urgent d'agir. «FORTA et ses investissements sont indispensables, conclut Patrick Eperon, d'autant plus qu'ils sont probablement insuffisants compte tenu de notre croissance démographique. Nous avons tous perdu beaucoup trop de temps avant de mettre en place les deux fonds que sont FIF et FORTA.» **M.T.**

Dix projets phares financés par le fonds routier à Genève et dans la région du Grand Genève

1) Le prolongement du tram 15
Ce projet consiste en l'extension de la ligne de tramway 15 depuis la place des Nations jusqu'au parking P47 de l'aéroport de Genève, via Le Grand-Saconnex par la route de Ferney. Un P+R est planifié au terminus, avec des connexions vers l'aéroport et les transports publics vers le Pays de Gex. Le projet intègre requalification urbaine et amélioration de l'espace public. Les travaux devraient débuter à la fin de 2021 et se terminer en 2023

pour un coût de 122 millions de francs.

2) Le prolongement du tram 18
L'idée de ce projet: prolonger le tram 18 actuellement en service jusqu'au CERN en direction de Saint-Genis-Pouilly jusqu'au rond-point de Porte de France, à l'entrée de Saint-Genis-Pouilly. Ici aussi, un parking relais de 800 places sera créé côté français. L'objectif de cette infrastructure est de connecter le Pays de Gex avec le

centre de Genève par un axe fort transfrontalier, mais aussi d'aller toucher une zone urbaine en plein développement côté France (construction d'un lycée international, d'un pôle d'activité et d'une maison de santé). Les coûts, d'un montant d'un peu plus de 50 millions de francs, sont répartis entre la France et la Suisse. La mise en service est estimée à 2022.

3) Le prolongement du tram 12 à Annemasse; mise en service 2022

4) La réalisation d'aménagements pour un bus à haut niveau de service en site propre sur le tracé de la ligne transfrontalière T71 entre Genève et Sciez; mise en service 2020

5) La réalisation d'aménagements pour des bus à haut niveau de service en site propre sur le tracé des lignes 6 et 19 entre Vernier et Cornavin, et prolongement jusqu'à la Zimeysa; mise en service 2021

6) La mise en site propre des lignes de bus tangentiels 22 et 23 sur l'avenue de l'Ain; mise en service 2021

7) La modification du tracé de la ligne de bus tangentielle 23 pour desservir le futur quartier de l'Etang; mise en service 2021

8) La construction d'un pôle d'échange multimodal à Châtelaine
La zone concernée se situe entre

le viaduc de l'Écu, la route de Vernier et l'avenue de Châtelaine, interface importante du réseau TPG entre les lignes radiales Genève-Vernier d'un côté et les lignes tangentiels Aéroport-Carrouge de l'autre. L'objectif est de faciliter le transbordement des usagers entre les différentes lignes ainsi que de requalifier les espaces publics. Coût du projet: 32,5 millions de francs pour une mise en service à l'horizon 2021-2023.

9) Le réaménagement du périmètre de la gare Cornavin
Les travaux d'extension de la gare en souterrain démarreront entre 2026 et 2027. Dans ce cadre, il y a un réel besoin d'adapter les espaces urbains autour de la gare, au nord comme au sud, afin de faciliter son accès et d'absorber les flux de déplacements qu'un tel pôle peut générer; il y a besoin de redonner sa place au piéton dans ce périmètre. Précisément, il s'agira d'uniformiser les revêtements de sol,

d'améliorer les passages sous voie pour optimiser leur utilisation, de sécuriser les carrefours, et enfin d'améliorer le fonctionnement de l'interface TPG et des connexions entre les différents modes de transport. Les travaux devraient être échelonnés entre 2021 et 2024, pour un coût total de 30 millions.

10) L'aménagement d'une voie verte pour piétons et cycles entre Versoix et Pregny-Chambésy; mise en service 2022. **M.T.**

«Sans les infrastructures, vous n'avez pas d'avenir»

Pour Xavier Comtesse, l'innovation va de pair avec la mobilité

La projection dans l'avenir reste la gourmandise du fondateur de Watch Thinking. Il conserve intacte l'acuité qui a fait sa réputation au Secrétariat d'Etat à la science, puis à Washington, à Boston et à la direction romande du think tank Avenir Suisse. Le féru d'innovation et de métropole se retrouve à l'aise quand on parle routes. En voiture!



Xavier Comtesse: «Nous allons vers la décennie des infrastructures.»

Trois milliards par an pour améliorer le réseau routier, c'est un projet d'avenir?

Les infrastructures soit vous les avez, soit vous n'avez pas d'avenir. Or on est en retard en Suisse, comme d'ailleurs aux Etats-Unis et en Europe. Après le grand push des années 60, on a avancé sur un mode tranquille. Aujourd'hui on a un rattrapage à faire, en partie accompli au niveau ferroviaire. Mais au niveau des routes nationales et des autoroutes, nous sommes à l'orée de la décennie des infrastructures.

Je vous voyais centré sur des innovations plus pointues...

Mais sans infrastructures, il n'y a pas d'innovation! Elles s'inscrivent dans la richesse des nations.

Trente milliards en dix ans, ce n'est pas trop?

Non, pas du tout. Je citerais trois domaines où il faudrait faire preuve de créativité. Un, «peindre des voies supplémentaires», en transformant, lors des surcharges de trafic, la voie de secours en troisième voie; ce qu'on a fait

à l'entrée de Lausanne, il faut le faire sur l'autoroute de contournement de Genève et plus encore vers la douane de Bardonnex. Deux, il faut faire de la traversée du lac une route nationale: Doris Leuthard cherche à en racheter, offrons-la-lui; ce n'est pas un projet à régler localement. Trois, il faut une vision plus large; juste un exemple: le Léman est en forme de banane, l'autoroute la plus directe serait par le sud du côté français, finançons-la!

Y a-t-il des déséquilibres à compenser sur le territoire suisse?

En Suisse, on aime bien que tout soit égal; on a construit les mêmes autoroutes partout. Mais ce n'est pas équitable! Une autoroute Sion-Martigny à deux voies identique à celle de Lausanne-Genève, ce n'est pas équitable. Seul Zurich a été mieux servi.

Mais Zurich est le grand pôle économique de la Suisse...

Je regrette, d'un point de vue mondial, Zurich est une grosse bourgade, de la sphère germanophone, mais Genève est beaucoup, beaucoup plus important: No 1 du négoce, No 1 des parfums et arômes, No 1 de la montre haut de gamme, No 1 des soft laws, le plus grand centre de recherche physique... Zurich est No 1 au monde de rien! Or Genève est très oublié. Comme d'ailleurs les autres régions frontalières, telles que Bâle et le Tessin.

En 2006, vous vous alarmiez d'une absence de politique lémanique. Les choses ont changé, non?

Il est clair que depuis près d'une dizaine d'années, c'est devenu un ensemble: quand je dis Genève, je dis la métropole lémanique, je dis la zone GVA (celle de l'aéroport), qui comprend aussi l'EPFL. Cette métropole est d'ailleurs une entité adéquate pour réfléchir aux infrastructures.

Propos recueillis par Denis Etienne

Des enjeux clés dans le canton de Vaud

FORTA permettrait de mener à bien des aménagements colossaux, sur les routes, dans les grandes agglomérations et dans les régions moins denses. Panorama

Beaucoup plus étendu que son voisin genevois, le canton de Vaud ne rencontre pas exactement les mêmes problématiques en matière de mobilité. Au-delà des projets autoroutiers et du renforcement des transports publics dans les grandes agglomérations, il s'agit aussi d'établir une connexion entre les centres et les zones plus en retrait, peu desservies. En effet, les besoins en matière de mobilité ont évolué: si en 1970, seulement 30% des Vaudois travaillaient hors de leur commune, ils sont aujourd'hui 75% et seront 90% en 2050.

Fonds décisif...

FORTA pourrait permettre la réalisation d'environ 25 projets vaudois majeurs. Côté route, on parle de consolider l'élimination du goulet d'étranglement de Crissier, d'élargir l'autoroute entre Villars-Sainte-Croix et Cossonay, ou encore de relancer le contournement de Morges afin de limiter les bouchons dans la zone. «Le canton de Vaud est un centre économique important avec cinq agglomérations qui sont les lieux où le trafic se déploie, constate Nuria Gorrite, conseillère d'Etat vaudoise en charge des Transports. Le projet de contournement de Morges a été victime de l'échec de la votation sur la vignette. Désormais inscrit dans le plan de développement de FORTA, il devra être traité par la

Confédération pour une réalisation à l'horizon 2045. Cela nous laisse le temps de mettre sur pied un beau projet!» 1,27 milliard de francs sont déjà prévus pour cet ouvrage.

Dans les projets d'agglomération agendés, on retrouve beaucoup d'aménagements des espaces urbains et d'accessibilité aux transports publics ou encore de développement de la mobilité douce. Plus précisément, on peut citer la voie verte entre Saint-Prex et Lausanne, le réaménagement du centre-ville d'Aigle ou encore les efforts d'amélioration des interfaces dans les gares de Gland, Bex et Lausanne (voir ci-dessous). Le gros mor-

ceau, c'est évidemment la mise en service d'un troisième métro à Lausanne.

... et indispensable

«Dans un premier temps, la Confédération avait reporté son soutien à ce projet, rappelle Nuria Gorrite. Le Canton a réussi à démontrer la pertinence de coupler ces travaux à ceux de la gare de Lausanne, la pertinence d'améliorer l'accès en transports publics à l'agglomération tout en desservant Beaulieu et la Blécherette et l'opportunité d'augmenter la capacité sur le tronçon le plus chargé du M2, entre la gare et le Flon.»

«Il faut absolument que ce fonds soit voté si l'on veut qu'il y ait un équilibre en termes de mobilité, opine Frédéric Borloz, conseiller national PLR et syndic d'Aigle. Les mobilités individuelle et collective ont toutes deux de l'avenir, et l'une ou l'autre ne pourra pas tout assumer.» Pour l'élu, qui siège à la Commission des transports du Conseil national, il en va de l'intérêt de tous. «Ce fonds contribuerait à une meilleure connexion entre le canton de Vaud et le reste de la Suisse, et permettrait d'avoir des aides incitatives à l'amélioration des milieux urbains.» Dans les grandes communes vaudoises, le soutien à FORTA est

quasi unanime. «Lausanne et sa région sont engagées dans de très gros projets de mobilité et les aides fédérales nous seront indispensables, insiste Grégoire Junod, syndic socialiste de Lausanne. Ce fonds permettra de beaucoup mieux anticiper, de coordonner le développement des infrastructures: c'est un progrès considérable.» Il en va du quotidien des habitants du canton.

Nouvelle révolution en vue

«Le tram T1 et le métro M3 vont révolutionner la mobilité à Lausanne, comme le M2 l'a fait, relève Grégoire Junod. On parle aussi de moins de pollution, de moins de trafic et de quartiers valorisés grâce aux transports publics.» Son homologue morgien, le socialiste Vincent Jaques, soutient coûte que coûte FORTA. «C'est grâce à FORTA qu'on pourra concrétiser nos projets autoroutiers, cruciaux pour Morges, qui se situe au cœur de l'arc lémanique, mais aussi nos projets de mobilité douce.» FORTA n'est pas moins important à Nyon, dont dépendent l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute entre Coppet et Nyon et le cofinancement d'au moins 70 millions de francs de projets d'agglomération.

D'autres communes, à l'image d'Yverdon, ne solliciteront pas dans l'immédiat le fonds, car elles se concentrent sur la réalisation de projets déjà lancés. Les besoins n'en sont pas moins forts: «Certaines zones deviennent inaccessibles à certaines heures, note Jean-Daniel Carrard, syndic PLR de la Ville. Nous avons besoin d'une route de contournement pour résoudre ce problème, mais la Commune ne peut pas tout assumer toute seule. On ne peut donc que soutenir FORTA pour espérer en bénéficier un jour.»

Manon Todesco



Le canton de Vaud a réussi à démontrer la pertinence de coupler les travaux d'amélioration du M2 et la création du M3 au chantier concernant la gare de Lausanne. KEYSTONE

Dix projets phares financés par le Fonds routes nationales et trafic d'agglomération dans le canton de Vaud

AGGLO LAUSANNE-MORGES

Programme en faveur de la mobilité douce

dans toute l'agglomération (36,53 millions), avec notamment l'aménagement d'itinéraires réservés aux piétons et aux cyclistes et la création d'une voie verte est-ouest traversant l'agglomération.

Création de lieux de stationnement pour les vélos (9 millions) aux gares et stations de transports publics principales.

Développement d'axes structurants de transports publics dans la région morgienne et aménagement de

l'interface de la gare de Morges. Dans ce projet d'agglomération, deux axes structurants de transports publics ont été imaginés, le premier entre la halte RER de Prilly-Malley et Tolochenaz en passant par les hautes écoles et Morges, le second entre Tolochenaz, Morges, Lonay et Bussigny. Le cœur du projet consiste en l'aménagement des routes pour rendre plus efficace la circulation de ces bus articulés dont les fréquences iront progressivement jusqu'à 7,5 minutes. On parle respectivement de tracés de 15 et 11 km. L'investisse-

ment est estimé à 12 millions de francs pour une mise en circulation prévue entre 2023 et 2026. Quant à la gare de Morges, elle sera réaménagée à l'horizon 2022 en faveur de la mobilité douce. Un effort sera par ailleurs fait pour dynamiser la connexion entre les liaisons ferroviaires et les lignes de bus, dont la gare sera le cœur du réseau. Montant de l'opération: 6 millions de francs. **Projet de métro M3 et augmentation de capacité du M2.** Victime de son succès, le métro M2 doit voir sa capacité augmenter afin d'absorber

les flux de pendulaires. Trois nouvelles rames ont été achetées pour augmenter la cadence du M2 en 2017, mais ce ne sera pas suffisant. Il est donc prévu de construire un nouveau tunnel pour une mise en service en 2025 entre le quartier sous-gare et le Flon, permettant ainsi d'offrir une nouvelle station plus ample correspondant à l'augmentation du nombre de voyageurs en gare de Lausanne et une double voie au M2 sur ce tronçon, le plus chargé de la ligne. Le nouveau M3 se décomposera en deux étapes: la première

entre la gare et le Flon (tracé du M2 actuel) avec une mise en service concomitante au nouveau tunnel du M2, puis son prolongement jusqu'à la Blécherette, en passant par Chauderon, Beaulieu et les Plaines-du-Loup avec une fréquence entre 3 et 5 minutes. Coût de la 2e étape: 270 millions.

AGGLO GRAND GENÈVE
Réaménagement de l'interface transports publics en gare de Nyon pour faciliter les transbordements et la circulation (7,30 millions).

Réaménagements de routes favorisant notamment le fonctionnement de lignes de transports publics et améliorant la sécurité de la mobilité douce, notamment la route de l'Etraz (14,5 millions) et la route du lac (RCI 31,5 millions).

AGGLO CHABLAIS
Divers réaménagements de routes dans les zones urbanisées: route d'Ollon en bordure d'Ollon, route cantonale en traversée d'Ollon, route d'Aigle à Bex (8,30 millions).
Réaménagement des interfaces des

gares d'Aigle et Ollon (2,60 millions).
Création d'un réseau de bus d'agglomération dans le Chablais. L'idée ici est d'augmenter la qualité de desserte de l'agglomération par la mise en service d'un réseau de bus d'agglomération performant, qui remplacerait et augmenterait les prestations des quelques lignes de bus communales existantes et compléterait l'offre des lignes de bus régionales. La partie dense de l'agglomération serait ainsi desservie par des lignes à 15 minutes de

fréquence. Les liaisons entre localités moins denses non reliées par le réseau ferroviaire seraient assurées une à deux fois par heure. Enfin, les territoires plus excentrés et de faible densité seraient couverts par le biais d'une desserte en partie à la demande: ces «bus agiles», inédits en Suisse, pourront donc sortir de leur tracé habituel pour prendre un usager qui aura «commandé» le bus par le biais d'une application en ligne. Coût total: près de 6 millions. Réalisation entre 2018 et 2021. **M.T.**



PIERRE ABENSUR

Dix questions pour mieux connaître FORTA et ses enjeux

Rien de tel qu'un petit quiz pour mesurer ses connaissances sur les routes et la mobilité. En voiture!

1) FORTA, ça veut dire quoi?

- a) Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
- b) Fonds pour le remuage, les tractels et les armaillis
- c) Force, organisation, responsabilité, travail et améliorations

2) Quel rapport entre la traversée du lac et FORTA?

- a) A terme, en sécurisant de façon pérenne le financement des routes, FORTA pourrait permettre un transfert de la traversée à la Confédération, après que Genève l'aura construite
- b) Aucun, FORTA concerne uniquement la mobilité douce
- c) Aucun, la traversée du lac sera financée par souscription nationale

3) Quel rapport entre le fonds FORTA et le contournement de Morges?

- a) Aucun, ce projet est déjà en cours
- b) Aucun, ce projet n'est pas intégré
- c) Le fonds FORTA financera la reprise des études des différentes variantes et, à terme, la réalisation du contournement de Morges

4) Avons-nous besoin de FORTA pour garantir le développement des trams et des métros?

- a) Non, car le Fonds d'infrastructure assure déjà le cofinancement
- b) Non, car ils sont uniquement à la charge des cantons
- c) Oui, car les moyens du Fonds d'infrastructure sont épuisés et que seul le fonds FORTA pourra financer les nouveaux projets

5) Combien d'heures d'embouteillage recense-t-on annuellement sur les autoroutes de Suisse?

- a) 9000
- b) 22 800
- c) 161 670

6) Quelle a été la première autoroute créée en Suisse?

- a) L'A4 entre Schwytz et Uri
- b) La Transjurane A16 entre Delle-Boncourt et Bienne
- c) L'autoroute A1 entre Genève et Lausanne

7) L'autoroute A1 entre Genève et Lausanne avait été planifiée pour 15 000 à 20 000 véhicules par jour. Combien l'empruntent quotidiennement aujourd'hui?

- a) 25 000
- b) 60 000
- c) 100 000

8) Quel est le rapport entre un fonds routier et les transports publics ou la mobilité douce?

- a) FORTA n'est pas destiné à financer les seules routes nationales, mais également les infrastructures de transports publics et de mobilité douce des agglomérations suisses, telles que le Grand Genève, le PALM (projet d'agglomération Lausanne-Morges), aggroY autour d'Yverdon-les-Bains ou encore ChablaisAgglo
- b) Aucun, si on agrandit les routes, plus besoin de métro ou de tram
- c) Aucun, après FAIF pour le train et FORTA pour les routes, la Confédération prévoit un 3e fonds pour les agglomérations et la mobilité douce, FA-MODO

9) Est-il important que le soutien à FORTA soit fort à Genève et dans le canton de Vaud?

- a) Oui, car cela donnera un signal fort à la Confédération pour prendre en compte les besoins lémaniques
- b) Non, car les fonds disponibles seront partagés équitablement entre tous les cantons
- c) Non, cela n'a pas vraiment d'importance au plan cantonal, tant que le projet est accepté au plan national

10) Dans le cadre du projet FORTA, en cas de besoin, le prix de l'essence augmentera de 4 centimes par litre pour alimenter le fonds. Depuis quand les taxes sur l'essence n'ont-elles pas été modifiées?

- a) Depuis 2006
- b) Depuis 1999
- c) Depuis 1993

Les réponses

1. a; 2. a; 3. c; 4. c; 5. b; 6. c; 7. c; 8. a; 9. a; 10. c.

Tribune de Genève

Supplément de la Tribune de Genève

Rédacteur en chef responsable

Pierre Ruetschi

Direction 11, rue des Rois, 1204 Genève
Partenariat Réalisé en collaboration avec les cantons de Genève et de Vaud.

Tamedia Publications romandes SA
33, avenue de la Gare, 1003 Lausanne.

Impression: CIL SA, Bussigny

Indications des participations importantes selon l'article 322 CPS

CIL Centre d'Impression Lausanne SA, homegate AG, ImmoStreet.ch S.A., LC Lausanne-cités SA, Société de Publications Nouvelles SPN SA