

Confrontée à des réseaux ferroviaire et routier au bord de la saturation, la Métropole lémanique mise sur le développement parallèle du rail et de la route pour désengorger ses axes de transports. Les réseaux actuels ne sont plus en mesure de répondre à la demande des usagers, faute d'aménagements majeurs ces 25 dernières années.

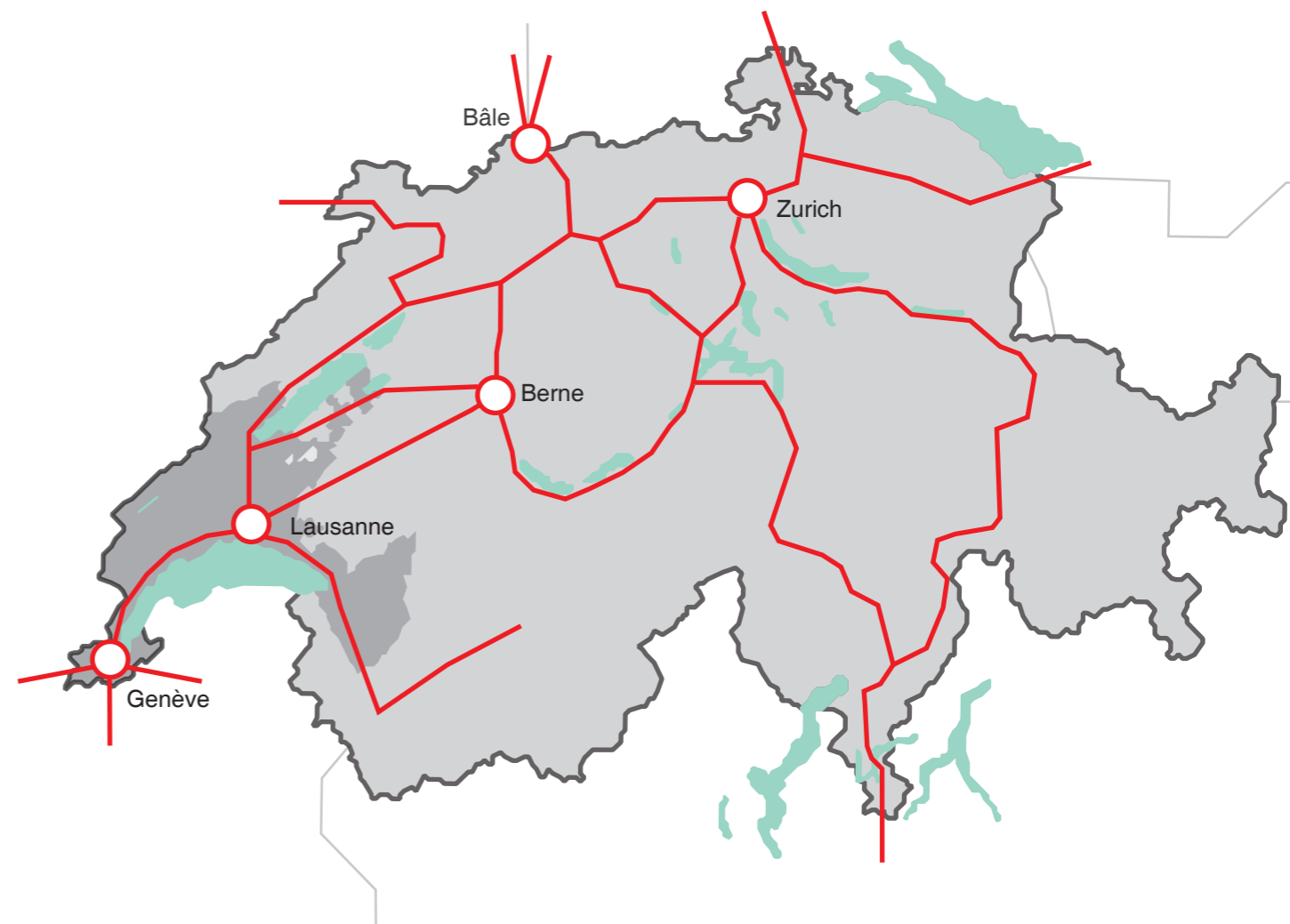
La Métropole lémanique constitue le deuxième pôle économique de Suisse et figure parmi les dix régions les plus dynamiques d'Europe. Ces dix dernières années, que ce soit par le taux de croissance de son PIB, par le nombre d'emplois créés ou par l'augmentation de ses exportations, la Métropole lémanique a largement contribué à la prospérité économique du Pays. Son essor démographique est nettement supérieur à la moyenne nationale et sa population plus jeune que celle des autres métropoles, dont Zurich ou Bâle par exemple. Corollaire de cette situation, les réseaux de transport sont fortement sollicités et font face à une augmentation régulière des flux de déplacements.

Autoroutes saturées

L'autoroute reliant Genève et Lausanne a été la première voie rapide construite en Suisse. C'était en 1964. Près de cinquante ans plus tard, la même autoroute absorbe un volume de trafic dépassant les 100'000 véhicules/jour aux abords des agglomérations. Les bouchons y sont endémiques aux heures de pointe. La Confédération, dans son message sur l'élimination des goulets d'étranglements, a présenté une série de mesures permettant de résorber les points les plus critiques. Ces mesures sont d'autant plus urgentes que l'Office fédéral des routes prévoit une augmentation de 30% de la circulation automobile entre Genève et Lausanne dans les vingt prochaines années. Ces prévisions, qui tiennent compte du développement de l'offre ferroviaire et du transfert modal qui s'en suivra, laissent clairement apparaître la nécessité de moderniser aussi bien la route que le rail.

Aménagements prévus

Les aménagements prévus par la Confédération sur le réseau autoroutier de la Métropole lémanique sont de nature à répondre à cette saturation. Il s'agit notamment d'augmenter les capacités d'accès et de sortie de l'autoroute aux abords des agglomérations afin de permettre une meilleure redistribution du trafic et d'élargir les tronçons confrontés à de fortes charges de trafic, par exemple entre Nyon et l'entrée de Genève. A Genève, l'élargissement de l'autoroute existante, devrait se voir réalisé dès 2020 dans la perspective d'un bouclier autoroutier achevé à l'horizon 2030 avec la traversée du Lac. Enfin, le principe d'un grand contournement de Morges a été inscrit en 2012 dans la liste des nouveaux tronçons autoroutiers. Ces infrastructures permettront un développement plus harmonieux du territoire et une requalification renforcée des centres urbains.



www.metropolelemanique.ch

Les gouvernements genevois et vaudois ont signé le 9 novembre 2011 un accord portant sur le développement et la promotion des intérêts de la Métropole lémanique. Les deux cantons resserrent ainsi leur collaboration et posent les bases d'une organisation métropolitaine. Leur objectif est de renforcer le poids de la région à l'échelle nationale et d'en assurer la compétitivité économique, tout en y maintenant une qualité de vie élevée.

La Métropole lémanique concentre son action sur quatre domaines prioritaires: la mobilité, l'accueil des fédérations sportives et organisations internationales, la promotion du pôle d'excellence dans le domaine de la santé ainsi que la formation et la recherche.

Département des affaires régionales,
de l'économie et de la santé (DARES)
Service des affaires extérieures (SAE)
2, rue Henri-Fazy
CP 3984 – 1211 Genève 3
Tél: +41 (0)22 327 90 60
Fax: +41 (0)22 327 90 70

Email : secr.sae@etat.ge.ch

Département des finances et des
relations extérieures (DFIRE)
Office des Affaires extérieures (OAE)
Rue de la Paix 6
1014 Lausanne
Tél: +41 (0)21 316 44 11
Fax: +41 (0)21 316 44 14

Email : info.oae@vd.ch

Des tronçons saturés

Les objectifs de la Métropole lémanique

- Garantir la fluidité du trafic et la sécurité des usagers
- Soutenir le développement de la région et anticiper la croissance démographique
- Améliorer la complémentarité entre le rail et la route

L'axe Lausanne-Genève

- Initialement prévu pour 20'000 véhicules par jour (en 1964)
- 100'000 véhicules par jour en 2010 (2000-2010: +20%)
- 130'000 véhicules par jour attendus en 2030 (2010-2030: +30%)

Les grands projets

- Réaménagement du goulet de Crissier
- Elargissement du contournement ouest de Genève
- De nouvelles jonctions indispensables
- Grand contournement de Morges
- Traversée du lac

Les projets pour éviter la saturation du réseau autoroutier

Les dates de mise en service représentent des dates idéales et sont sujettes à modification
Version provisoire

Fonds d'aménagement/réaménagement des routes nationales

Programme d'élimination des goulets d'étranglement

Adaptation de l'Arrêté sur le réseau des routes nationales

Inscrit

Inscription demandée

