



**Comité «OUI à la sécurité routière,  
OUI à la 3<sup>e</sup> voie autoroutière entre Lausanne et Genève»**

la parole prononcée fait foi

**EMBARGO : 24.09.2008, 13h30**

**Conférence de presse du mercredi 24 septembre 2008, à Berne**

**Une 3<sup>e</sup> voie autoroutière dans le cadre budgétaire fixé,  
sans nouvel impôt et sans nouvelle dette**

**Exposé de M. Jean-Pierre Grin,  
Conseiller national UDC/VD, Co-président du Comité**

Mesdames, Messieurs,

En remettant aujourd'hui, aux Chambres fédérales, la pétition « Oui à la sécurité routière, Oui à la 3<sup>e</sup> voie autoroutière entre Lausanne et Genève », notre Comité demande concrètement une partie des 5,5 milliards de francs que le Fonds d'infrastructure fédéral consacre à l'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers. Notre Comité veut ainsi répondre à la croissance démographique et économique de la région lémanique, tout en améliorant la sécurité routière.

Mais combien coûte l'élargissement à 3 voies de l'autoroute Lausanne-Genève ? Telle est la question que les médias nous ont posée dès le lancement de la pétition, telle est la question que vous nous poserez sans doute aujourd'hui. Disons le tout net : notre comité de pétition n'a pas voulu mandater tel ou tel bureau de consultants pour établir un budget « 3<sup>e</sup> voie autoroutière ». Pourquoi ? Parce que toute étude réalisée sur mandat d'un groupe d'intérêts est automatiquement contestée, ce qui sera plus difficilement le cas des calculs de l'Office fédéral des routes dans le cadre du Programme fédéral d'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers.

Cependant, le fait de ne pas indiquer un coût pour la 3<sup>e</sup> voie autoroutière entre Lausanne et Genève avant de disposer des calculs de l'Office fédéral des routes ne nous empêche pas de préciser deux choses :

Premièrement, que l'expérience de l'élargissement à 6 pistes de la ceinture autoroutière nord de Lausanne et la suppression décidée de la bande de végétation entre

les chaussées des autoroutes constituent deux moyens d'élargir, à bon marché, une autoroute existante d'ici 2020.

Deuxièmement, que nous sommes bien conscients que la réalisation d'une ceinture autoroutière à 3 voies souterraines de la ville de Morges, donc d'une nouvelle autoroute entre Morges et Lausanne à l'horizon 2030, pose davantage de problèmes. Mais nous relevons que cette nouvelle autoroute – nécessaire pour améliorer la qualité de vie des habitants de Morges - sera traitée dans le futur programme d'extension du réseau autoroutier (NEB+ en allemand), donc dans un programme différent du programme d'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers (PEB en allemand).

Cela posé, Mesdames et Messieurs, j'insiste lourdement sur le fait que notre pétition vise à ce que la région lémanique obtienne des crédits fédéraux disponibles et destinés exclusivement à la construction routière. Notre Comité soutient ainsi l'aménagement à 3 voies de l'autoroute entre Lausanne et Genève dans le cadre des enveloppes budgétaires « autoroutières » du Fonds d'infrastructure et du financement spécial de la circulation routière. Nous ne voulons donc ni un nouvel impôt, ni une nouvelle taxe, ni alourdir encore la dette fédérale. Nous ne demandons rien de plus et rien de moins que l'application des articles 83 et 86 de la Constitution fédérale, ainsi que de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure, largement adoptée en 2006 par les Chambres fédérales, y compris par les groupes socialiste et vert !

Enfin, le financement d'une 3<sup>e</sup> voie autoroutière entre Lausanne et Genève n'empêche en rien la réalisation de la 3<sup>e</sup> voie CFF entre Lausanne et Genève. Pourquoi ? Parce que les grands projets ferroviaires sont financés par un premier Fonds et l'élimination des bouchons par un second Fonds, un transfert d'argent de l'un à l'autre n'étant pas possible sans modification de la Constitution fédérale. De plus, je souligne que notre pétition demande le préfinancement de la 3<sup>e</sup> et/ou de la 4<sup>e</sup> voie CFF Lausanne-Renens-Allaman, dans l'attente du prolongement probable de la durée du Fonds pour les grands projets ferroviaires.

Ainsi, la 3<sup>ème</sup> voie autoroutière ne concurrencerait pas la 3<sup>ème</sup> voie ferroviaire, indispensable également au développement de la région lémanique, comme les Conseils d'Etats des cantons de Vaud et Genève l'ont rappelé récemment.