



# ROMANDS ET ALÉMANIQUES DOIVENT SE PARLER... DE LEUR MOBILITÉ

AGEFI - 23.05.2019

## ROMANDS ET ALÉMANIQUES DOIVENT SE PARLER DAVANTAGE, NOTAMMENT PAR L'INTERMÉDIAIRE « D'AMBASSADEURS » QUI FRANCHISSENT RÉGULIÈREMENT LE RÖSTIGRABEN

Nous avons beau vivre à l'heure de la transition numérique, force est de constater qu'une bonne compréhension réciproque des réalités de la Suisse romande et de la Suisse allemande fait toujours défaut. Ce constat découle notamment du retour d'expérience à la suite d'un exposé de l'auteur de ces lignes sur le thème « Suisse romande et mobilité : Quo Vadis ? » lors de l'assemblée générale 2019 du Conseil de la Sécurité Routière.

Cela posé, il est possible qu'un certain nombre de lecteurs non seulement alémaniques, mais aussi romands de cet article seront moins surpris d'apprendre qu'un certain nombre de données indiquent qu'il existe non pas une, mais deux Suisses romandes. On doit ainsi distinguer, d'une part, la métropole lémanique Genève-Vaud, qui « déborde » sur le sud du canton de Fribourg ainsi que sur le Bas-Valais et, d'autre part, la Suisse romande non lémanique, constituée de l'arc jurassien, ainsi que de la majeure partie des cantons de Fribourg et Valais, à commencer par les régions alémaniques de ces deux cantons.

La métropole lémanique Genève-Vaud, définie notamment par des flux de pendulaires, comptait 1,3 million de personnes sur territoire suisse (hors communes françaises parties du Grand Genève) et « pesait » 16% du Produit Intérieur Brut (PIB) de notre pays en 2018. Tandis que les quatre autres cantons romands comptaient quelque 900'000 personnes et « pesaient » 9% du PIB cette même année. La croissance de la mobilité (des personnes) en Suisse romande est donc particulièrement importante le long du lac Léman et ce aussi bien sur la route que sur le rail. Or, les infrastructures autoroutières et ferroviaires de la deuxième métropole suisse en importance démographique et économique ne peuvent en aucun cas être comparées avec les infrastructures de transports du Metropolitanraum Zürich. On notera cependant que, même si l'aéroport international de Genève Cointrin ne dispose que d'une

seule piste, cela ne l'a pas empêché d'accueillir plus de 17 millions de passagers en 2017, soit l'équivalent de 59% du volume de passagers de l'aéroport de Zurich Kloten !

Compte tenu de ce qui précède, les organisations routières et économiques vaudoises et genevoises se sont fortement engagées non seulement en faveur de la création du fonds routier FORTA en 2017, mais aussi du fonds ferroviaire FIF en 2014. L'entrée en vigueur de ces deux fonds permet de rattraper au moins en partie le retard en matière d'infrastructures sur l'arc lémanique. Mais ce rattrapage ne permettra pas d'éviter un chaos routier prévisible vers 2025 entre Lausanne et Genève.

Afin d'éviter une prolongation de cette situation dommageable non seulement pour la métropole lémanique, mais pour la Suisse entière, compte tenu de l'importante contribution nette du canton de Genève à la péréquation fédérale, Romands et Alémaniques doivent se parler davantage, notamment par l'intermédiaire « d'ambassadeurs » qui franchissent régulièrement le Röstigraben. Et comme les Romands sont minoritaires, il est très clair que les premiers contacts en ce sens incombent à leurs représentants politiques et associatifs.