

Le Conseil national lâche 14 milliards de francs pour entretenir et développer les autoroutes helvétiques. Les opposants y voient l'œuvre du conseiller fédéral UDC Albert Rösti et pourraient lancer un référendum

PLEINS GAZ POUR LES SIX VOIES



Avant le débat en ouverture de la session d'été des Chambres fédérales, les détracteurs du développement des autoroutes ont manifesté sur la place Fédérale à Berne. Keystone



«C'est un effet Röstli, le virage est clair et net»

Valérie Piller Carrard

« GUILLAUME CHILLIER

Infrastructures » Autour d'un verre de vin, il y a quelques mois, un employé de l'Office fédéral des routes (Ofrou) paraissait très joyeux. Pour lui, l'élection de l'UDC Albert Röstli au Conseil fédéral quelques jours plus tôt était une bénédiction: enfin, de nombreux projets autoroutiers vont pouvoir aller de l'avant. Tout l'inverse de l'«ère» Simonetta Sommaruga, quand la socialiste dirigeait le Département fédéral des transports (DETEC). Quand la majorité des propositions de développement des routes étaient freinées, selon ce fonctionnaire.

Cinq mois plus tard, tout indique que ses vœux commencent à être exaucés. Le 10 mai d'abord, le Conseil fédéral soutenait sans sourciller une motion de l'UDC Erich Hess réclamant une autoroute à six voies sur les tronçons Berne-Zurich et Genève-Lausanne. Ce mardi surtout, le Conseil national approuvait avec une confortable majorité des dépenses d'environ 14 milliards de francs dans l'entre-

tien et l'extension du réseau autoroutier.

Bonus pour les Romands

Avec un bonus pour les Romands: l'intégration dans les projets prioritaires de développement du tronçon de l'autoroute A1 entre l'échangeur du Vengeron (GE) et Nyon (VD), pour un montant de 911 millions de francs.

Sur les 14 milliards de francs, 8,8 milliards sont destinés à l'entretien du réseau pour la période 2024-2027, 5,2 milliards à son expansion. Seule cette deuxième manne financière était contestée, généralement par la gauche et les Vert'libéraux.

Valérie Piller Carrard a le regard sombre. Pour la socialiste, c'est bien un «effet Röstli» qu'elle sent dans ce long débat sur les routes. «En termes de sensibilité politique, le virage est clair et net», souffle-t-elle. «Par exemple, la proposition d'une autoroute à six voies ne serait même pas arrivée sur la table avant l'élection d'Albert Röstli.»

Manque d'alternatives

Membre de la Commission des transports, la Fribourgeoise est inquiète. «Pour résoudre le problème de surcharge de trafic, le DETEC n'a proposé aucune alternative à la simple expansion des capacités. Or il en existe.» Sont évoqués le développement du covoiturage – «car si on optimise l'utilisation du transport individuel, nous pourrions diminuer le trafic» –, le télétravail ou le développement de moyens techniques et numériques pour les automobilistes.

Pour Jean-Luc Addor, il ne faut pas surestimer le «pouvoir» du conseiller fédéral.

«Beaucoup essaient d'attribuer à Albert Röstli un revirement qui n'est pas si exceptionnel», défend l'élu UDC. «Certes, il était membre des lobbies du pétrole et de la route, mais je ne pense pas qu'il faut y sentir sa patte.» Pour le Valaisan, le sujet des autoroutes est plus important qu'une discussion purement idéologique.

«J'ose espérer que tout ne passe pas par le DETEC. Nous parlons ici de liaisons internes à la Suisse de haute importance. Il n'y a pas non plus de signe que le conseiller fédéral privilégie la route au rail, par exemple.» En souriant, il ne cache toutefois pas que «nous avons aujourd'hui plus de chances de voir sortir de ce département des projets favorables au transport routier».

Lors des débats, plusieurs élus de gauche ont tenté de combattre les propositions en déposant bon nombre de minorités. Au nom de l'environnement, du climat, de la biodiversité ou du maintien des terres arables, l'extension des autoroutes empiétant inmanquablement sur l'agriculture. En vain.

Les arguments «pro routes» sont demeurés majoritaires, sans anicroche. Question de sécurité – «nous ne voulons pas vivre ce qui s'est passé avec l'effondrement du pont à Gênes» –, d'éviter le report du trafic dans les agglomérations, de préparer l'arrivée d'un parc automobile majoritairement électrique ou encore d'équilibrer les efforts réalisés pour le rail, notamment dans la région genevoise avec le Léman Express.

A la tribune, Albert Röstli a joué les équilibristes. Il ne voulait pas opposer la route au rail,

mais n'a pas hésité à les comparer. «Sur l'entretien, ce sont des sommes comparables. Pour le développement des routes, nous parlons ici de 5,2 milliards. Pour le rail, nous avons investi 6,4 milliards de francs lors du dernier programme d'extension», a-t-il calculé.

Selon le ministre UDC, il a consacré davantage de temps au rail qu'à la route lors de ses cinq premiers mois à la tête du DETEC. «Je vous promets que je m'engagerai tout autant pour

cette infrastructure, car je suis convaincu – fondamentalement convaincu – que la prospérité de ce pays est due à une bonne infrastructure depuis des décennies. Nous ne pourrions maintenir cette prospérité que si nous l'adaptions.»

Vers un référendum

Reste que toutes ces discussions pourraient bien finir dans les urnes. Mécontents, les opposants à l'extension des autoroutes sont prêts à lancer un

référendum contre ces décisions «d'un autre temps».

Face à eux, les partisans ont d'ores et déjà un vote dans la tête: pour plusieurs observateurs, l'ajout à la dernière minute du tronçon de l'autoroute A1 entre le Vengeron et Nyon dans les projets de développement prioritaires sert à séduire les Romands en prévision d'un scrutin. Dans la première liste de propositions, ces derniers avaient été oubliés. »

BOUCHONS RECORDS

Le trafic revient à son niveau d'avant le Covid. La patience est toujours plus de mise dans les embouteillages.

Le volume du trafic routier s'est amplifié l'an dernier pour revenir à son niveau d'avant la pandémie de Covid-19. Le nombre d'heures d'embouteillages atteint quant à lui des records.

Après une forte diminution en 2020, en raison de la pandémie de coronavirus, le trafic s'était nettement accru l'année suivante et la tendance s'est poursuivie en 2022, a indiqué mardi l'Office fédéral des routes (Ofrou). Le volume de trafic sur les routes nationales s'est ainsi inscrit en hausse de 6,7% l'an passé par rapport à 2021.

Au total, 29,3 millions de véhicules-kilomètres ont été parcourus, des valeurs retrouvant donc quasiment le niveau d'avant la pandémie, a précisé l'Ofrou.

Cette augmentation du trafic s'est accompagnée d'une hausse des embouteillages. Au total, la circulation a été ralentie pendant 39 863 heures, un chiffre de 22,7% plus élevé que

l'année précédente et jamais atteint à ce jour, a souligné l'Ofrou.

C'est principalement autour des grandes villes que se sont concentrés ces engorgements, soit les agglomérations de Zurich, de Bâle, de Genève et de Berne. Plus de la moitié des heures d'embouteillage ont ainsi été recensées dans les régions de Zurich/Argovie, de Bâle, de Berne/Soleure, de Lucerne et du Tessin, ainsi que dans la région lémanique, a précisé l'Ofrou.

Plus de 85% de ces heures de bouchons sont dues à une surcharge du trafic. Ce pourcentage élevé montre que le réseau des routes nationales est tellement surchargé en de nombreux endroits qu'il suffit de légères perturbations de la fluidité du trafic pour que des embouteillages de longue durée se forment. Cette situation entraîne un report du trafic sur le réseau routier cantonal et communal jugé «extrêmement problématique».

Les mesures de gestion du trafic existantes, notamment les installations d'harmonisation de la vitesse et les réaffectations temporaires de la

bande d'arrêt d'urgence, s'avèrent insuffisantes. D'où l'importance de mettre en place ponctuellement des projets d'aménagement visant à éliminer les points noirs.

Les projets d'extension nécessaires sont mentionnés et hiérarchisés dans le programme de développement stratégique (Prodes) des routes nationales, a indiqué l'Ofrou. En cours d'examen au parlement, le Prodes ambitionne, d'ici à 2030, d'améliorer tant la fluidité du trafic que la compatibilité des autoroutes, essentiellement dans les agglomérations urbaines. Et de garantir la résilience du réseau.

Et de rappeler l'importance des routes nationales, qui ne représentent que 3% de la longueur totale du réseau routier, mais ont absorbé 41% du trafic routier l'an passé. En outre, plus de 70% du transport de marchandises s'est effectué sur ces voies. » **ATS**

6,7 pour cent

L'augmentation du volume de trafic sur les routes nationales en 2022