

## Vote du Conseil national



Le parlement veut réduire les bouchons sur le réseau national sans oublier l'axe Genève-Lausanne. LMS

# Feu vert à une 3<sup>e</sup> voie sur l'A1 entre Nyon et Genève

**Les élus veulent accélérer le chantier autoroutier d'un coût de 900 millions. La gauche, au nom du climat, s'y est fortement opposée.**

**Arthur Grosjean**

L'axe Genève-Lausanne ne perd pas à tous les coups en matière de transports au niveau fédéral. Après la tempête d'insatisfactions provoquée sur le rail avec l'annonce des nouveaux horaires CFF, petite éclaircie concernant la route. Le Conseil national a approuvé la création d'une 3<sup>e</sup> voie autoroutière dans les deux sens entre Genève et Nyon, ou plus exactement entre le Vengeron et Nyon. Cela afin de désengorger l'autoroute.

Ce feu vert du National à cette 3<sup>e</sup> voie est une petite surprise. Car, à l'origine, l'élargissement du tronçon lémanique n'était pas prévu avant 2030. Pourquoi ce changement? Eh bien, il y a d'abord un nouveau locataire au Département des transports. L'UDC Albert Rösti a remplacé la PS Simonetta Sommaruga et a tout de suite donné le ton: il est

favorable à deux fois trois voies sur l'A1 entre Genève et Lausanne ainsi qu'entre Berne et Zurich.

Et puis la Commission des transports du National s'est dit en février qu'il serait bon de financer un projet romand. Elle n'avait prévu en effet que des extensions de routes nationales en Suisse alémanique pour plus de 4 milliards. Elle a donc décidé de rajouter 900 millions pour l'élargissement Nyon-Vengeron.

Ces crédits routiers ont provoqué une intense bataille gauche-droite. La conseillère nationale Isabelle Pasquier-Eichenberger (Verts/GE) est estomaquée par ces projets. «Ils sont contre-productifs car ils attireront toujours plus de voitures et toujours plus de camions. Ils sont climaticides car le trafic routier est responsable de 37% des émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse. Ils sont irresponsables car ils se font au détriment des terres arables.»

Matthias Aebischer (PS/BE) juge aussi cette politique de bétonnage dépassée. «Où sont les projets de transports intelligents ou de *mobility pricing*? On ne voit rien venir. Le Conseil fédéral n'a pas de stratégie et c'est décevant. On ne fait que déplacer les bouchons ailleurs.»

À droite, les rapporteurs de commission Christian Wasserfallen (PLR/BE) et Jacques Nicolet (UDC/Vaud) expliquent qu'il ne

faut pas opposer le rail et la route. Ils relèvent que l'élargissement Nyon-Genève, en regard des bouchons récurrents, est une nécessité incontestable.

Mais c'est Philipp Matthias Bregy (Centre/VS) qui sonne la charge pour répondre à la gauche. «Arrêtez ce débat idéologique. Nous avons besoin de nouvelles routes. Et effectivement, ces projets ne correspondent pas à la po-

«Ces projets routiers sont climaticides.»

**Isabelle Pasquier-Eichenberger,**  
(Verts/GE)

litique de l'ancienne conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, qui a tout mis sur les transports publics. C'est une approche erronée et obsolète. Les voitures électriques ont aussi besoin de routes!»

Le conseiller fédéral Albert Rösti sort sa calculatrice. Il montre qu'on investit nettement plus de milliards dans les infrastructures ferroviaires que routières. Ce qui ne le dérange pas. «Je ne jouerai jamais l'un contre l'autre et vous pouvez compter sur moi pour m'engager en faveur des crédits pour le rail.» Il souligne qu'il faut trouver des solutions aux qua-

rante mille heures d'embouteillage. Il est suivi par la majorité du National par 106 voix contre 84.

**Construction pas pour demain**

À quelle date la 3<sup>e</sup> voie Nyon-Genève sera-t-elle réalisée? Impossible de le dire. Mais ce ne sera certainement pas d'ici à 2030. Isabelle Pasquier accuse d'ailleurs la droite d'avoir rajouté à la hâte ce «sucre aux Romands» pour mieux combattre un éventuel référendum de la gauche. Olivier Feller (PLR/VD) rétorque que le feu vert permettra d'avancer au plus vite sur les questions d'aménagement du territoire et de coordination avec le rail que pose la 3<sup>e</sup> voie.

Le projet devra de toute façon passer devant le Conseil des États pour être définitivement avalisé. Mais vu le rapport de force en faveur de la majorité bourgeoise, cela devrait constituer une simple formalité.

**Neuf milliards pour l'entretien**

Le Conseil national a encore accepté à une large majorité un crédit de 9 milliards pour l'entretien des routes de 2024 à 2027. Le rapporteur Christian Wasserfallen avait expliqué en introduction qu'on ne voulait pas connaître une tragédie comme l'écroulement du pont de Gênes, en Italie, par manque d'entretien.