

Rösti enterre l'extension de l'A1, mais fâche encore les Romands

Développement des transports Le contournement de Genève fait polémique. De même que les projets ferroviaires de l'arc lémanique, qui ne sont pas tous prioritaires.

Delphine Gasche
Florent Quiquerez

Albert Rösti a fixé ses priorités pour les transports. Et l'élargissement de l'A1 n'en fait pas partie. Tout du moins pas sur le tronçon Nyon (VD)-Vengeron (GE), rejeté en votation populaire en novembre 2024. L'autoroute sera tout de même élargie à six voies près d'Aarau, ainsi qu'entre Perny et Bernex sur le contournement de Genève. Ce projet est le seul romand des deux prochaines étapes d'aménagement pour la route. Et il est budgété à 1 milliard sur un total de 10,9 milliards.

Pour faire passer la pilule, l'administration pointe qu'un deuxième tronçon – entre Bernex et l'aéroport de Genève – sera réalisé ultérieurement pour un coût de 1,3 milliard. Il s'agit là encore du seul projet romand planifié pour l'après 2045.

Faut-il donc faire une croix sur l'élargissement de l'autoroute entre Lausanne et Genève? Pas complètement. Comme l'axe reste surchargé et que la région se développe à vitesse grand V, le ministre des Transports assure que le projet reste important. «Il a juste été mis au frigo, complète Jürg Röthlisberger, directeur de l'Office fédéral des routes. Mais il nous faudra gagner une nouvelle votation avant de pouvoir l'en sortir.» Les automobilistes devront donc s'armer de patience.

Si les Romands décrochent peu de projets routiers, ils sont mieux lotis avec le rail. Surtout l'arc lémanique. Albert Rösti l'a souligné à plusieurs reprises. La gare de Genève Cornavin sera réaménagée pour 1,8 milliard. Le doublement du tronçon Morges-Perroy (VD) sera réalisé pour 3,1 milliards – histoire d'éviter un nouvel épisode «trou de Tolochenaz». Avec les 2 milliards déjà validés pour la gare de Lausanne, on arrive à près de 7 milliards. «C'est beaucoup», a insisté Albert Rösti.

La Suisse romande: entre satisfaction et regrets

Comment va-t-on payer tout ça? La bonne nouvelle, c'est qu'on a déjà pas mal d'argent grâce aux fonds d'infrastructure ferroviaire et pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Il manquera «seulement» 10 milliards. Albert Rösti entend notamment prolonger le pour mille de TVA indéfiniment pour faire le pont. Comme la Constitution devra



Albert Rösti, ministre des Transports, abandonne le projet d'élargissement de l'A1. Keystone

Si les Romands décrochent peu de projets routiers, ils sont mieux lotis avec le rail.

être changée, le peuple aura son mot à dire.

Le fait que le tronçon Nyon-Vengeron ne fasse plus partie du plan n'était pas évident. En juin, les opposants à cette extension s'étaient inquiétés que le rapport Weidmann intègre toujours les six tronçons rejetés en votation. «Qu'Albert Rösti aborde ce projet d'élargissement de l'A1 est normal. Le scandale aurait été qu'il le maintienne», réagit Brenda Tuosto (PS/VD), figure du non à l'élargissement des autoroutes.

Sur le rail, la Vaudoise est mitigée. «Que le Conseil fédéral choisisse la variante globale à 24 milliards est positif. Il reconnaît la nécessité d'investir. Mais les Romands devront encore se battre, car la redondance sur l'ensemble de la ligne Lausanne-Genève n'a

pas été retenue. Il n'est pas non plus acceptable que Morges-Perroy doive patienter et que la réduction des temps de parcours entre Berne et Lausanne passe après la rénovation de la gare de Lucerne, alors que ces projets ont été définis comme prioritaires au parlement.»

À droite, Pascal Broulis (PLR/VD) salue lui aussi la variante à 24 milliards pour le rail. «Prévoir moins aurait créé encore plus de concurrence entre les projets et les régions.» Il regrette toutefois que le Conseil fédéral reporte à 2031 le développement du tronçon Morges-Perroy. «C'est un lien vital pour la Suisse romande. C'est la seule ligne qui va à Genève et à son aéroport. Je ne comprends pas non plus pourquoi on n'investit pas davantage pour la ligne du pied du Jura. En cas de coup dur sur le plateau, elle est la seule alternative pour relier notre région à la Suisse alémanique.» Il dénonce enfin que l'arrêt Y-Park à Yverdon ne figure pas dans les projets retenus, alors qu'il est prêt.

Revenant sur les autoroutes, Pascal Broulis trouve qu'en misant sur l'usage de la voie d'arrêt

d'urgence et la limitation de vitesse pour résoudre la surcharge de trafic, le Conseil fédéral propose une solution pour l'A1 qui respecte la votation populaire. «Qu'il revienne avec un élargissement des autoroutes dans les cantons qui ont accepté le projet ne me paraît pas choquant.»

«Albert Rösti préfère servir ses copains et sa région»

Selon Marianne Maret (Le Centre/VS), il y a à la fois des satisfactions et des regrets dans ces annonces, si on les analyse d'un point de vue romand. «Pour le rail tout d'abord, je me réjouis que le Conseil fédéral investisse enfin sur le tronçon Morges-Perroy, même si je regrette moi aussi que ce projet ne soit soumis au parlement qu'en 2031. On devrait accélérer la cadence: l'affaire du trou de Tolochenaz a montré à quel point la ligne est fragile. Je trouve aussi qu'Albert Rösti aurait pu être plus ambitieux pour améliorer la liaison Lausanne-Berne: la Suisse romande a longtemps été préterréité.»

Comment analyse-t-elle le fait qu'Albert Rösti ait revu à la baisse l'extension de l'A1? «Il a fait pas-

ser le vote populaire avant ses ambitions. C'est à saluer.»

Mais c'est du côté des Verts qu'on ressent le plus de colère. Pour le parti, les milliards prévus pour l'extension de l'autoroute sur le contournement de Genève sont inacceptables, même si le Conseil fédéral a reculé sur le tronçon Nyon-Vengeron. «Cette manœuvre d'Albert Rösti de revenir avec des élargissements est inacceptable, dénonce Lisa Mazzone, présidente du parti. C'est mépriser la volonté populaire et un déni de démocratie. Nous ne laisserons pas faire. Les communes concernées par cette extension ont massivement voté non en 2024. On essaie de passer l'élargissement de l'autoroute de contournement par étapes au forceps.»

Pour le reste, il est clair pour les Verts que le rail doit être priorisé par rapport à la route. «Les investissements prévus dans le développement du rail sont donc une très bonne chose, mais les priorités sont fausses, ajoute Lisa Mazzone. Albert Rösti préfère servir ses copains et sa région avec le Grimsel que la deuxième ville du pays: Genève.»