

Albert Rösti veut réexaminer tous les projets de transports



Le conseiller fédéral Albert Rösti, lors de sa conférence de presse concernant les infrastructures, le 28 janvier 2025 à Berne. (KEYSTONE/PETER KLAUNZER)

MOBILITÉ Dans un contexte marqué par les surcoûts du rail et le non du peuple à l'élargissement des autoroutes, le conseiller fédéral UDC veut complètement revoir la planification en matière d'infrastructures. Cet état des lieux, qui intègre rail, route et projets d'agglomération, est plutôt salué, y compris à gauche

YAN PAUCHARD, BERNE

Dans une soirée loto, on parlerait d'un coup de sac. Face aux difficultés de développer les infrastructures en matière de transport, Albert Rösti a décidé de faire réexaminer l'entier des projets d'aménagement routiers et ferroviaires. C'est sous les ors du Bernerhof, entouré de ses directeurs d'office, que le conseiller fédéral a présenté les contours de «Transports'45». L'opération se veut ambitieuse, elle a été déterminée par un contexte compliqué pour le Département fédéral des transports (DETEC), entre des surcoûts considérables de 14 milliards pour le rail et le rejet de l'étape d'élargissement des autoroutes par la population. Dans ces difficultés, l'UDC bernois préfère voir «une chance pour l'avenir».

Redéfinir les priorités

«Nous avons aujourd'hui l'opportunité de clarifier l'avenir de nos infrastructures, ainsi que de nous doter d'une planification moderne, globale, intégrant l'ensemble des transports», a plaidé Albert Rösti devant les médias. Concrètement, il s'agira de déterminer quels projets d'infrastructure sont prioritaires et lesquels devront être retardés. Cette tâche sera confiée à l'École polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ), en la personne du professeur en systèmes de transport Ulrich Weid-

mann. Le conseiller fédéral se réjouit de pouvoir «bénéficier d'un regard extérieur et critique».

L'objectif est donc de prioriser les projets liés au rail et à la route, tout en intégrant les projets d'agglomération et la mobilité douce. Le classement permettra de lister ceux qui pourront être réalisés dans un laps de temps de vingt ans, d'ici à 2045. Les critères sont les limites budgétaires et de ressources humaines, mais également les besoins des différentes régions. La démarche sera accompagnée d'un groupe composé de représentants des Chambres fédérales, des cantons et des CFF, ainsi que des associations de transport. Les résultats et le message du Conseil fédéral sont attendus pour la fin de l'année; le parlement pourrait être saisi en 2027.

«Il est peu probable que le projet d'élargissement Nyon-Le Vengeron revienne»

JÜRIG RÖTHLISBERGER, DIRECTEUR DE L'OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES

Pendant ce laps de temps, «les projets continuent toutefois d'être traités afin d'éviter des retards, assure Christa Hostettler, directrice de l'Office fédéral des transports. Nous avons une réelle volonté de construire.» Reste que l'ensemble des aménagements planifiés sera passé au crible, même ceux d'importance comme la ligne Lausanne-Berne ou les nœuds ferroviaires de Bâle et de Lucerne. Concernant les autoroutes, la Confédération

assure avoir entendu la volonté populaire. «Il est ainsi peu probable que le projet d'élargissement Nyon-Le Vengeron revienne compte tenu de la forte opposition dans la région concernée, confie Jürg Röthlisberger, directeur de l'Office fédéral des routes. Nous réfléchissons à d'autres solutions, comme l'usage de la bande d'arrêt d'urgence.»

La volonté du chef du DETEC de réexaminer la planification a suscité de nombreuses réactions, plutôt positives. L'Union des villes suisses qualifie cet état des lieux de «judicieux». De leurs côtés, Les Vert-e-s saluent prudemment «le caractère participatif de cette démarche, mais aussi le suivi scientifique mené par l'EPFZ», tout en demandant qu'un second avis soit intégré à la réflexion. L'accueil est favorable y compris au sein d'une association comme l'ATE (Association Transports & Environnement), fer de lance de l'opposition à l'élargissement des autoroutes, où son coprésident suisse, David Raedler, reconnaît qu'«Albert Rösti a visiblement tiré les leçons du non» du mois de novembre.

Diversités régionales

Membre de la Commission des transports du Conseil national, Brenda Tuosto juge «intéressante l'approche multimodale du Conseil fédéral». Egalement vice-présidente d'OuestRail, la socialiste vaudoise appelle néanmoins à se montrer attentif à ce que les investissements pour le tunnel Morges-Perroy, la ligne du Pied du Jura ou, plus généralement, pour diminuer les temps de parcours en Suisse romande soient garantis. Dans un communiqué, Ouestrail insiste également sur le fait que «cette approche doit prendre en compte les diversités et particularités régionales qui font la Suisse et ne pas se borner à une priorisation purement financière». ■