

Le Temps du 18 juillet 2018

Amélioration du réseau routier: Le Locle et Crissier décrochent la timbale

Le Conseil fédéral est prêt à réaliser le contournement du Locle et à éliminer le goulet d'étranglement de Crissier. Il propose aussi de soutenir les projets de transports de neuf agglomérations en Suisse occidentale

Lise Bailat

Si chaque programme routier fait des gagnants et des perdants, les Loclois peuvent avoir le sourire cette année. Le contournement de la ville neuchâteloise fait partie des quatre projets retenus par le Conseil fédéral pour figurer dans l'étape d'aménagement 2019 du réseau routier. Sous réserve de la décision du parlement, ces projets sont ainsi considérés comme réalisables et finançables dans les quatre prochaines années. «C'est une bonne nouvelle pour Le Locle. Nous avons même avancé le dossier d'un an pour le bien de la population», se réjouit la conseillère fédérale Doris Leuthard.

Outre le contournement du Locle – devisé à 481 millions de francs –, la suppression du goulet d'étranglement de Crissier (VD) pour un montant de 316 millions de francs a lui aussi été retenu sans surprise par le Conseil fédéral. Le contournement de Lucerne et l'élargissement du tronçon Rotsee-Buchrain (LU) complètent le tableau. Au total, le gouvernement sollicite un crédit de 2,267 milliards de francs pour l'étape d'aménagement 2019 à puiser dans le fonds Forta.

Genève attendra encore quatre ans

Ces travaux visent à fluidifier le trafic. Selon les prévisions fédérales, 20% du réseau des routes nationales connaîtra régulièrement des embouteillages en 2040 si aucune mesure n'est prise. Le gouvernement prévoit ainsi d'investir un montant global de 28,5 milliards d'ici à 2040 dans des projets routiers. La liste est connue, pas le calendrier. Les travaux sont réalisés en fonction de l'urgence de la situation, mais aussi selon l'avancement de la planification au niveau technique.

Dans la région genevoise, hormis le projet d'extension entre Genève Aéroport et le Vengeron – déjà définitivement approuvé –, l'élargissement à six voies des tronçons entre l'échangeur de Perly et la jonction de Nyon devraient être entrepris d'ici à 2030. Ils ne sont toutefois pas suffisamment avancés pour figurer aujourd'hui au programme, explique Jürg Røthlisberger, le directeur de l'Office fédéral des routes: «Nous y travaillons avec le soutien du Conseil d'Etat genevois. J'espère que dans trois ou quatre ans, lors de la prochaine étape d'aménagement, ces projets seront mûrs.» Le calendrier dépend aussi des oppositions. Le directeur de l'Ofrou donne l'exemple du tunnel de Belmont (VD) sur l'A9, où 600 oppositions ont été déposées contre l'aménagement de la bande d'arrêt d'urgence en troisième voie.

Le M3 plébiscité

En matière de transports dans les agglomérations – liés également au fonds Forta –, le Conseil fédéral propose d'allouer une enveloppe de 1,12 milliard de francs pour soutenir les projets de 32 agglomérations. La Confédération assume entre 35 et 40% des coûts d'investissement.

En Suisse occidentale, neuf dossiers ont été retenus. L'agglomération Lausanne-Morges, qui a prévu d'investir 400 millions de francs dans différents projets – dont la 2e étape du M3 entre le Flon et la Blécherette –, rafle une grande part du gâteau fédéral. Le gouvernement veut lui accorder 132 millions de francs. Le Grand Genève, avec un soutien de 38,8 millions, est déçu: seul un sixième des projets proposés a été retenu par Berne.

Un soutien fédéral est également prévu pour les projets de Fribourg (33,7 mios), du Réseau urbain neuchâtelois (27,4 mios), du Valais central (26,1 mios), du Chablais (13,2 mios), de Bulle (9,7 mios), de Bienne/Lyss (7,2 mios) ainsi que de Brigue-Viège-Naters (7 mios).

Martigny et Delémont recalés

Les projets d'agglomérations du Coude du Rhône, autour de Martigny (VS), et de Delémont (JU) font en revanche partie des cinq dossiers que le Conseil fédéral a écartés. Dans le cas valaisan, le sous-directeur de l'Office fédéral du développement territorial, Ulrich Seewer, explique que le projet n'a pas été examiné parce qu'une exigence de base – à savoir la participation de la population dans l'élaboration du dossier – n'a pas pu être garantie. Dans le cas de Delémont, il relève deux problèmes: «La réalisation des projets de 1e et de 2e génération n'est pas assez avancée et nous formulons quelques doutes sur la qualité du dossier.» Le canton du Jura se dit «stupéfait» et enverra une délégation à Berne en mars pour défendre le dossier delémontain.