

LE TEMPS

transports Samedi 5 mai 2012

La guerre des régions menace de plomber les projets ferroviaires

Par **Bernard Wuthrich** berne

La guerre des régions menace de plomber les projets ferroviaires Quinze cantons alémaniques bandent les muscles. Ils avancent des arguments qui font réagir l'Office fédéral des transports et la Suisse romande

La guerre entre les régions que l'on espérait éviter est-elle en train d'éclater? La prise de position, jeudi, d'une alliance de quinze cantons alémaniques à propos du développement du rail a de quoi mettre le feu aux poudres.

Que demande cette Alliance Extension ferroviaire (Allianz Bahnausbau), qui englobe toute la Suisse centrale et orientale ainsi que Zurich et Argovie? Elle estime que la prochaine tranche d'investissements, soit 3,5 milliards d'ici à 2025, ne suffit pas et doit être portée à 6 milliards. Jusque-là, pas de problème, car la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO, qui englobe aussi Berne), son lobby Oustrail et les CFF demandent la même chose.

Mais ce qui commence à coincer, c'est l'argumentation avancée. Pour l'Alliance, le relèvement à 6 milliards des montants prévus par le Conseil fédéral doit permettre de réaliser en priorité les chantiers dans les cantons qui la composent. On trouve sur sa liste plusieurs tunnels onéreux (le Chestenberg entre Aarau et Zurich, le Brütten entre Zurich et Winterthur, le Zimmerberg entre Zurich et Zoug) et plusieurs tronçons qu'il est prévu de réaliser plus tard. L'Alliance refuse notamment que le Chestenberg soit renvoyé à une étape ultérieure pour laisser la place à l'aménagement de la gare de Lausanne, jugé plus urgent par le Conseil fédéral.

Ce qui fâche le plus, ce sont les chiffres avancés par l'Alliance alémanique. Selon un document qu'elle a présenté jeudi, 89% des investissements prévus seraient attribués à la Suisse occidentale et seuls 11% reviendraient aux quinze cantons. Cette approche pose deux problèmes. Premièrement, le découpage territorial. Pour l'Alliance, Bâle, Soleure et l'axe Berne-Lucerne font partie de l'ouest de la Suisse, ce qui est plutôt tiré par les cheveux. Deuxièmement, les chiffres présentés ignorent les investissements précédents. Or, la CTSO les a recensés.

Selon ses calculs, 60% des 6 milliards d'investissements qu'elle demande pour la prochaine tranche reviennent aux cantons romands et à Berne. On est loin des 89% avancés par l'Alliance. Par ailleurs, l'addition des investissements effectués sous les labels NLFA (Lötschberg et Gothard), Rail 2000 étapes 1 et 2 et dans le cadre de la tranche prévue d'ici à 2025 accorde à la Suisse occidentale un volume total de 11,7 milliards sur 37,3, soit 31%.

«Nous comprenons qu'une conférence régionale défende ses intérêts. Nous faisons la même chose. Mais l'approche et le découpage territorial proposés me surprennent. Et elle oublie que la transformation de la gare de Lausanne, comme celles de Berne et de Genève, est un préalable indispensable à ses projets, qui généreront davantage de trafic sur l'axe est-ouest», commente Jean-Claude Hennet, secrétaire de Oustrail et de la CTSO.

L'Office fédéral des transports (OFT), qui, comme les CFF, a reconnu le besoin de rattrapage en Suisse romande, s'étonne lui aussi de l'argumentation de l'Alliance alémanique. «Les projets prévus dans la prochaine tranche ne profitent pas qu'aux endroits où les aménagements seront réalisés mais à toutes les régions, y compris à celles qui se plaignent de ne pas recevoir assez de moyens», commente son porte-parole, Andreas Windlinger, qui défend aussi la priorité de la gare de Lausanne. L'OFT a comparé les investissements région par région entre le milieu des années 90 et l'horizon 2040. Chiffres à l'appui, il conteste lui aussi toute discrimination de la Suisse orientale et centrale.

Il n'empêche: l'offensive de l'Alliance alémanique inspire des craintes aux promoteurs du projet Métropole lémanique, qui défendent l'agrandissement des gares de Lausanne et Genève. Ils craignent pour les débats politiques à venir, car ces quinze cantons représentent une force de frappe politique importante. Prochaine étape: les décisions de la Commission des transports du Conseil des Etats. Elle procède jeudi prochain à l'audition des représentants des régions. La tâche sera difficile pour son président, Claude Hêche (PS/JU), qui est aussi le président d'Ouestrail.

LE TEMPS © 2012 Le Temps SA