

LE TEMPS

transports Samedi 11 février 2012

Une large coalition demande 6 milliards pour le rail d'ici à 2025

Par **Bernard Wuthrich** berne

Une large coalition demande 6 milliards pour le rail d'ici à 2025 Le projet de Doris Leuthard est jugé trop maigre. La gare de Genève et l'axe Lausanne-Berne sont bien placés

Les grandes manœuvres ont commencé. De nombreux milieux ne se satisfont pas de l'enveloppe de 3,5 milliards proposée par le Conseil fédéral pour financer le développement du réseau ferroviaire à l'horizon 2025. Le Temps a appris que l'Union des transports publics (UTP) est en train de préparer un contre-projet qui hissera les investissements à 6 milliards. Cette nouvelle variante sera rendue publique tout prochainement et formellement transmise à la Commission des transports et télécommunications (CTT) du Conseil des Etats avant qu'elle n'entreprenne l'examen de ce programme ferroviaire le 26 mars prochain.

Directeur de l'UTP, Ueli Stüchelberger confirme: «Notre comité a décidé récemment de travailler sur cette variante», indique-t-il. Le scénario en discussion serait profitable à la Suisse romande, puisque l'aménagement de la gare de Genève (790 millions) et l'amélioration du tracé entre Lausanne et Berne (300 millions) font partie des 2,5 milliards supplémentaires prévus. Ces deux projets n'avaient pas trouvé grâce devant le Conseil fédéral pour la première tranche du futur Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Cette stratégie ravit les responsables du lobby ferroviaire romand Oustrail, qui milite depuis longtemps pour l'augmentation des fonds inscrits dans la première tranche. A ses yeux, le nœud ferroviaire de Genève et la ligne Lausanne-Berne doivent être réalisés en priorité, au même titre que les projets retenus pour la phase à réaliser d'ici à 2025. Parmi ceux-ci figurent notamment l'extension des capacités entre Lausanne et Genève (nouvelles voies de dépassement, 330 millions), le doublement de la ligne du pied du Jura entre Gléresse et Douanne (390 millions), l'amélioration des capacités autour de Berne (620 millions). Des soutiens à des compagnies privées sont aussi inclus dans ce programme, en particulier une aide pour introduire la cadence au quart d'heure entre Vevey et Blonay.

Le milliard qu'il est prévu d'injecter dans la modernisation de la gare de Lausanne n'est pas inclus dans ce projet. Il a en effet été relevé dans les priorités et le Conseil fédéral propose désormais de l'inclure dans le programme d'investissement précédent, connu sous l'acronyme (tiré de son nom allemand) ZEB. Le parlement doit encore confirmer cette option, le chantier lausannois prenant la place du projet de tunnel du Chestenberg entre Aarau et Zurich, demandé par les CFF mais remis en question par l'Office fédéral des transports (OFT).

Nombreux sont cependant ceux qui ont jugé le Conseil fédéral pingre pour la tranche de réalisation 2025. Les CFF, Oustrail, l'UTP, le Syndicat du personnel des transports, le Service d'information pour les transports publics (LITRA) ont tous demandé une enveloppe plus généreuse. Le Conseil fédéral n'a pas donné suite, faute de moyens.

Pour l'UTP, les moyens peuvent être trouvés (lire ci-dessous). Afin de consolider sa démarche, l'organisation s'est assurée le soutien des CFF et des compagnies BLS, Südostbahn et Rhätische Bahn, confie Ueli Stüchelberger. Des discussions sont en cours avec la Conférence des directeurs cantonaux des Transports publics (CTP) et l'Union des villes suisses.

Le but poursuivi par l'UTP est d'éviter une guerre entre les régions, un danger permanent en matière d'infrastructures. La faïtière des transports s'appuie en fait sur le message du Conseil fédéral sur le financement futur du rail en Suisse, publié en janvier. Les services de la ministre des Transports, Doris Leuthard, ont en effet discrètement glissé dans ce rapport de 200 pages un petit chapitre d'une page et demie intitulé «Etappe d'aménagement 2025 plus complète».

Dans ces quelques paragraphes, ils inventorient les projets qui devraient être ajoutés au programme si le parlement optait pour une enveloppe de 6 milliards au lieu de 3,5 milliards. L'UTP va simplement reprendre cette liste afin d'éviter que les régions se livrent à une concurrence dévastatrice, reconnaît Ueli Stüchelberger.

Elle comprend cinq aménagements: un quai supplémentaire avec deux nouvelles voies dans la zone nord de la gare de Cornavin (790 millions); des corrections de tracé entre Lausanne et Berne (300 millions) qui permettront d'utiliser au mieux les nouvelles rames à deux niveaux équipées d'un système de compensation du roulis, et de gagner ainsi cinq minutes entre les deux villes; une voie supplémentaire entre Berne et Münsingen sur l'axe Fribourg-Berne-Thoune (630 millions); un nouveau croisement dénivelé (saut-de-mouton) entre Bâle et Liestal (510 millions); de nouvelles installations d'exploitation (garage, alimentation électrique, sécurité, 200 millions).

«Si cette démarche aboutit, ce sera un atout considérable, car toutes les entreprises de transport la soutiendront. Et le fait que ces projets soient mentionnés dans le message montre que l'OFT est ouvert à la discussion», commente le secrétaire général d'Ouestrail, Jean-Claude Hennet. La coalition sera large. Mais l'opposition risque de venir de Zurich, car le nouveau tunnel de Brütten en direction de Winterthour et le projet de tunnel du Chestenberg en direction d'Aarau ne sont pas retenus.

LE TEMPS © 2012 Le Temps SA