



Un train à la gare de Chambrilien. La liaison RER entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds figure parmi les réalisations qui ne trouvent pas leur place dans l'enveloppe de 7 milliards de francs. (JEAN-CHRISTOPHE BOTT/KEYSTONE)

Nouvelle bataille autour des milliards du rail

INFRASTRUCTURES Le Conseil fédéral s'apprête à mettre en consultation la prochaine tranche d'investissements ferroviaires. Elle sera de 7 ou de 12 milliards. La Suisse occidentale l'attend avec impatience. La Suisse centrale aussi

BERNARD WUTHRICH, BERNE
 @BdWuthrich

La Suisse romande saura bientôt quels projets ferroviaires sont jugés prioritaires par le Conseil fédéral pour la prochaine tranche d'investissements. Deux variantes sont en discussion. La première représente un montant global de 7 milliards à l'horizon 2030, la seconde porte sur un cadre financier de 12 milliards mais l'argent serait investi sur une période plus longue, jusqu'en 2035. Selon plusieurs sources concordantes, le Conseil fédéral ouvrira la consultation à ce sujet vendredi. Or le second scénario correspond mieux aux attentes des cantons de Suisse occidentale. Voici pourquoi.

L'enveloppe de 7 milliards vise en premier lieu à désengorger les principaux goulets d'étranglement sur l'axe est-ouest. Sont concernées la construction du tunnel de Brütten entre Zurich et Winterthur – qui absorbera à lui seul près de la moitié de la somme, soit 3 milliards –, l'amélioration des cadences et de l'offre sur les axes Berne-Zurich, Bâle-Bienne, Lausanne-Genève, Lausanne-Yverdon, Lausanne-Martigny, Annemasse-Coppet ainsi que diverses mesures pour le trafic marchandises sur le Plateau. La transformation de plusieurs gares fait également partie du programme, dont celles de Nyon, Morges et Neuchâtel. Et plusieurs lignes privées, dont trois romandes, pourront retirer quelques ressources de ce cadre financier.

Finir le Lötschberg?

Mais les pressions régionales sont déjà fortes pour que la seconde variante l'emporte. Ce printemps déjà, la Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale (CTSO), appuyée par l'association Oustrail, a plaidé pour que le volume global soit porté à 12 mil-

liards, voire davantage. Car plusieurs réalisations ne trouvent pas leur place dans l'enveloppe basse, en particulier la liaison RER entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Dimanche dernier, le président du Conseil d'Etat neuchâtelois, Laurent Favre, n'a pas caché les espoirs placés par son gouvernement dans cette réalisation. Elle revêt à ses yeux une importance capitale pour favoriser une meilleure répartition des institutions entre le Haut et le Bas du canton.

Pour éviter l'éclatement de nouvelles rivalités entre les régions, le Conseil fédéral et le parlement seront tentés d'opter pour la variante à 12 milliards

On ne sait pas encore avec précision à quoi ressemblera cette nouvelle liaison directe entre les deux grandes cités neuchâteloises. Ce qui est cependant clair, c'est que seule la variante élevée garantira une prise en charge fédérale. Les documents les plus récents de l'Office fédéral des transports (OFT) ne laissent planer aucun doute à ce sujet: l'«amélioration de l'offre Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds» est répertoriée sur la liste des projets de la variante 2 pour lesquels une décision reste à prendre. Le doublement intégral du tunnel de base du Lötschberg, qui ne compte deux voies que sur un tiers de ses 35 kilomètres, se trouve dans la même situation. La nécessité de cet équipement n'est toutefois pas jugée prioritaire par tous les acteurs romands, même si personne ne le dit ouvertement.

«Les Romands attendent la variante à 12 milliards», affirme Olivier François (PLR/VD), président de la Commission des

transports du Conseil des Etats. Son prédécesseur à cette fonction, Claude Hêche (PS/JU), également président d'Oustrail, acquiesce: «On ne parle pas que d'une différence de montant, mais aussi d'une durée de planification différente. La Suisse occidentale défend clairement le scénario à 12 milliards répartis sur dix ans.» Cette seconde tranche d'investissements prendra le relais de la première, que le parlement avait établie à 6,4 milliards avec un délai de réalisation fixé à 2025. Est notamment comprise dans ce premier plan: l'extension des capacités entre Lausanne et Genève, entre Lausanne et Berne, entre Lausanne et Bienne (tunnel de Gléresse), autour de Genève et de Berne. Ces crédits s'ajoutent à ceux qui permettent de moderniser la gare de Lausanne.

«Du rattrapage»

La Suisse occidentale n'est pas la seule région à attendre de l'argent fédéral supplémentaire. La Suisse centrale aussi. Les 13 cantons réunis au sein du Comité du Gothard ont pris position en août pour que les accès au tunnel de base du Gothard soient inclus dans le prochain crédit-cadre. Or, selon l'OFT, plusieurs de ces accès ne sont pas réalisables si le programme se limite à 7 milliards. Il s'agit du tunnel du Zimmerberg entre Zoug et Zurich et d'une ligne souterraine d'évitement de la gare de Lucerne, qui est en cul-de-sac.

En Suisse alémanique, ces réalisations sont volontiers jugées prioritaires par rapport aux revendications romandes. Cela fait bondir Olivier François et Claude Hêche. Tous deux admettent que la première tranche d'investissements permet de réaliser des projets romands importants. «Mais ce n'est que du rattrapage. Avant cela, c'est Zurich et la Suisse alémanique qui avaient été les mieux servis», entonnent-ils en chœur. Pour éviter l'éclatement de nouvelles rivalités entre les régions, le Conseil fédéral et le parlement seront tentés d'opter pour la variante haute. Mais ils devront encore convaincre les CFF. Comme l'a dit Andreas Meyer dans ces colonnes, plus les investissements sont élevés, plus ils induisent des coûts subséquents. ■