

Crédits ferroviaires: la Suisse romande mi-figue mi-raisin

MOBILITÉ Le Conseil fédéral envisage d'investir 11,5 milliards supplémentaires dans le réseau d'ici à 2025. L'offre sera densifiée entre Yverdon, Lausanne et Genève. La ligne Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds sera simplement rénovée. Mais le doublement du Lötschberg passe à la trappe

BERNARD WUTHRICH, BERNE

[@BdWuthrich](#)

Les responsables des transports de Suisse occidentale ont des sentiments mitigés après l'annonce de la stratégie du Conseil fédéral pour le développement ferroviaire. L'enveloppe de la prochaine étape d'investissement sera de 11,5 milliards avec un délai de planification fixé à 2035. Le gouvernement a retenu la variante haute pour la procédure de consultation, ouverte jusqu'en janvier. Il justifie ce choix par le fait que la solution basse, 7 milliards d'ici à 2030, «ne permettrait de supprimer qu'une partie des goulets d'étranglement».

En Suisse romande, il est prévu d'investir 800 millions dans des améliorations entre Lausanne et Genève (quatre paires de trains chaque heure entre les deux villes) et sur la ligne du pied du Jura, où circuleront des rames à deux étages. La cadence semi-horaire sera généralisée entre Lausanne et Saint-Maurice, avec prolongement jusqu'à Martigny aux heures de pointe. La modernisation de la ligne historique Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds est incluse dans le programme. Mais il n'est pas question de nouvelle ligne directe ou de liaison souterraine autonome, comme cela avait été envisagé après l'échec du Transrun en 2012.

«Une bonne base de discussion»

Le Conseil fédéral propose d'investir 720 millions dans la rénovation de l'infrastructure existante, la suppression du rebroussement de Chambrelieu et le percement d'un nouveau tube sous La Vue-des-Alpes. Le conseiller d'Etat Laurent Favre n'est pas surpris. «Ces 720 millions constituent une bonne base pour déboucher sur une solution en ligne directe, dont les coûts d'exploitation



L'achèvement du tunnel de base du Lötschberg est repoussé à une étape ultérieure. Les cantons de Berne et du Valais promettent de revenir à la charge. (KEYSTONE/JEAN-CHRISTOPHE BOTT)

seraient moins élevés», commente-t-il. La variante retenue pour l'étape 2035 ne résout pas le problème du goulet de Vauseyon, à la sortie ouest de Neuchâtel, dont l'assainissement pourrait coûter 300 millions.

La modernisation de la ligne historique ramènera le temps de parcours entre les deux villes de 27 à 21 minutes. Deux trains directs circuleront chaque heure et dans les deux sens jusqu'au Locle, complétés par deux paires de trains régionaux entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Cet axe pourra être intégré dans le réseau national grandes lignes. La compagnie BLS ambitionne de l'exploiter à partir de 2022, mais certains usagers mécontents des prestations du transporteur bernois doutent qu'il ait les moyens de ses ambitions.

Répartition peu équitable

Le programme inclut également la cadence à la demi-heure entre Bâle, Delémont et Bienne en trafic grandes lignes. Il comprend la rénovation des quais et des passages inférieurs ou supérieurs des gares de Nyon, Morges et Neuchâtel. En revanche, l'achèvement du tunnel du

Lötschberg n'a pas été jugé prioritaire par le Conseil fédéral. Il est repoussé à une étape ultérieure, qui sera présentée dans huit ans environ. Le gouvernement ne rétablit pas davantage la liaison directe entre l'Arc lémanique et Bâle via Delémont.

Les deux gros morceaux du programme du Conseil fédéral se situent en Suisse alémanique. Il s'agit des tunnels du Brütten (2,7 milliards), entre Zurich et Winterthur, et du Zimmerberg (2,1 milliards), entre Zurich et Zoug. La cadence au quart d'heure sera généralisée entre Berne et Zurich. Demandée par la Suisse centrale, la construction d'une liaison transversale sous la gare en cul-de-sac de Lucerne est aussi repoussée à plus tard. L'association Oustrail et la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) jugent la répartition des moyens, dont seuls 25% reviennent à la partie ouest du pays, peu équitable. «Nous sommes un peu déçus, mais nous allons remonter aux barricades», promet le conseiller d'Etat valaisan Jacques Melly, président de la CTSSO et du Comité du Lötschberg. Elles demandent que l'enveloppe soit portée à au moins 13 milliards. ■