

# La Suisse occidentale veut 1,5 milliard de plus

**TRANSPORTS** Le Conseil fédéral propose d'investir 11,5 milliards dans les développements ferroviaires d'ici à 2035. Toutes les régions demandent des réalisations supplémentaires

BERNARD WUTHRICH, BERNE

 @BdWuthrich

*Bis repetita placent*, dit-on. C'est le scénario qui risque de se produire avec les crédits d'investissement ferroviaire. Le parlement avait déjà gonflé la première tranche: au lieu des 3,5 milliards proposés par le Conseil fédéral à l'horizon 2025, il avait hissé ce montant à 6,4 milliards afin de satisfaire toutes les revendications régionales. La seconde tranche est en consultation jusqu'à lundi, mais les prises de position des régions sont désormais connues. Le Conseil fédéral a proposé deux variantes. La première prévoit de mettre 7 milliards à disposition et de définir la liste des projets à réaliser d'ici à 2030. La seconde suggère de libérer 11,5 milliards et de prolonger le calendrier jusqu'à 2035.

Sans surprise, les prises de position privilégient la seconde proposition. Mais les cantons demandent de gonfler l'enveloppe à 12 voire 13 milliards. La Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) exige que les neuf projets clés qu'elle a définis soient retenus. Elle s'est mobilisée avec force vendredi pour défendre son point de vue lors d'une conférence de presse à laquelle ont participé les sept conseillers et conseillères d'Etat chargés du dossier dans les cantons romands, Berne inclus. «Nous demandons 1,5 milliard en plus», résume son président, le Valaisan Jacques Melly.

## Neuf projets clés

Ces projets clés sont les suivants: cadence au quart d'heure sur le RER Genève-Vernier-La Plaine, idem pour les RegioExpress entre Genève et Lausanne, idem encore dans l'agglomération de Fribourg, renforcement de l'offre RER dans la Broye et entre Vaud et le Valais, nouvelle ligne directe au quart d'heure entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, augmentation des capacités dans les agglomérations de Berne et Bienne, doublement intégral du tunnel de base du Lötschberg, cadence semi-horaire entre Bâle et Bienne, assortie du rétablissement d'une liaison directe entre Bâle et l'Arc lémanique.

Or, quelques-unes de ces priorités n'ont pas été retenues par

l'Office fédéral des transports (OFT). Celui-ci ne prévoit pas de liaison directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, mais propose de retaper la ligne historique et de supprimer le rebroussement de Chambrilien. Il n'a pas non plus agréé le doublement du Lötschberg ni les cadences au quart d'heure sur plusieurs axes mentionnés par la CTSO. Enfin, il n'y a aucune trace du retour de la connexion directe Bâle-Arc lémanique, suspendue en 2015.

## Le retour de SwissMetro

Ces ajouts au programme de l'OFT entraînent un coût additionnel important: 930 millions pour la double voie au Lötschberg, 200 millions de plus pour la liaison directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, 130 millions pour Genève-La Plaine. «Nos neuf projets clés sont nécessaires au fonctionnement global de la chaîne des transports publics dans notre région», décrète Jacques Melly. De son côté, le Neuchâtelois Laurent Favre souligne l'importance de la nouvelle ligne directe entre les deux grandes villes de son canton. Il rappelle que le peuple a voté en 2012 un cofinancement cantonal de 110 millions. Le fait que le canton entame l'année 2018 sans budget n'est «pas heureux», admet-il. «Mais c'est un projet à long terme qui ne grève pas le budget de cette année», ajoute-t-il.

La Suisse occidentale n'est pas la seule à émettre des souhaits supplémentaires. Le Comité du Gothard, qui regroupe treize cantons, se satisfait de l'enveloppe de 11,5 milliards, mais il demande que deux réalisations importantes puissent être soutenues sous la forme d'un «préfinancement supportable». Il s'agit d'une nouvelle gare souterraine à Lucerne (2,4 milliards) et du désenchevêtrement du nœud de Bâle (3,2 milliards).

Les gros morceaux de l'étape de construction 2035 ne sont contestés par personne. Il s'agit des tunnels du Brütten (2,7 milliards), entre Zurich et Winterthur, et du Zimmerberg (2,1 milliards), entre Zurich et Zoug. Et il faut signaler un invité surprise dans ce débat: l'association SwissMetro-NG (pour Nouvelle Génération), qui s'appuie sur les technologies de l'ancien projet SwissMetro, demande que l'étape 2035 prévoie un poste budgétaire pour financer une étude de faisabilité sur ce moyen de transport futuriste. ■