

Le Temps du 31 octobre 2018

Crédits ferroviaires: «oui mais» au Lötschberg et à Neuchâtel

Le Conseil fédéral relève à 11,9 milliards l'enveloppe financière pour les crédits ferroviaires à l'horizon 2035. La Suisse occidentale reçoit plus que prévu, mais réclame un effort supplémentaire de 450 millions

Bernard

Wuthrich

«Nous avons travaillé fort», résume le président de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), le conseiller d'Etat valaisan Jacques Melly. Son homologue neuchâtelois, Laurent Favre, analyse lui aussi positivement les décisions prises mercredi par le Conseil fédéral pour la tranche d'investissement ferroviaire à l'horizon 2035: «C'est une belle victoire d'étape», commente-t-il.

Mais tous deux ne sont pas pleinement satisfaits, car le gouvernement n'a pas retenu la liaison directe rapide entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Ils ne baissent pas les bras et s'efforceront, de concert avec leurs collègues romands et bernois, de faire pression sur le parlement pour que leurs revendications complémentaires soient prises en compte.

Budget relevé de 11,5 à 11,9 milliards

Les Romands ont pourtant obtenu plus que ce que l'avant-projet présenté il y a tout juste une année proposait. Cette première version offrait le choix entre deux variantes: 7 milliards avec un horizon fixé à 2030 ou 11,5 milliards d'ici à 2035.

Sans surprise, la première solution n'a obtenu qu'un maigre soutien durant la phase de consultation: seules cinq organisations l'ont approuvée, alors que 222 autres participants, dont tous les cantons, ont opté pour la version la plus généreuse. Dans ce cadre, la CTSO a demandé plusieurs améliorations, dont l'intégration dans le programme du doublement du tunnel de base du

Lötschberg. Elle a obtenu gain de cause. Le programme présenté mercredi a été relevé à 11,9 milliards et le couloir granitique reliant Berne et le Valais en fait désormais partie.

Quatorze kilomètres à équiper

Mais pas complètement. Aujourd'hui, les 35 kilomètres du Lötschberg se divisent en trois parties: 14 kilomètres sont à double voie; sur 14 autres kilomètres, deux tubes ont été creusés, mais un seul a été équipé, le second étant resté à l'état de gros œuvre; et les 7 derniers kilomètres consistent en une galerie unique à une seule voie. Le Conseil fédéral propose d'installer la technique ferroviaire sur les 14 kilomètres déjà forés. Cela coûtera 930 millions. «L'aménagement complet nécessiterait 500 millions de plus. Mais il ne faut pas être trop gourmand. C'est un pas en avant très fort, qui permettra d'améliorer les cadences entre Berne et Brigue et les capacités pour le transport des marchandises», commente Jacques Melly.

Le programme du Conseil fédéral satisfait aussi la demande de Genève d'étoffer la cadence en direction de La Plaine. Il augmentera les capacités entre Genève et Lausanne ainsi que sur la ligne du pied du Jura. Dans ces régions, le réseau CFF recevra 880 millions. Cela permettra de rétablir une liaison directe entre Genève, Neuchâtel, Bienne, Delémont et Bâle, une perspective que salue le gouvernement jurassien.

Liaison directe rejetée mais pas abandonnée

«Il manque cependant deux projets clés: le renforcement de l'offre dans la Broye et la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds», regrette Jacques Melly. Pour le canton de Neuchâtel, le Conseil fédéral offre plus que ce qui était initialement prévu: 850 millions au lieu de 720. «C'est une belle garantie d'avoir une liaison performante entre les deux villes», salue Laurent Favre. Cette somme permettra de supprimer le rebroussement de Chambrelien, de rénover des tunnels et d'ajouter un quai en gare de Neuchâtel sur un emplacement naguère attribué aux marchandises. Le temps de parcours sera ramené de 27 à 21 minutes.

Mais Neuchâtel rêve de mieux: il n'a pas abandonné l'idée d'une nouvelle liaison directe de 14 minutes entre les deux villes semblable à un précédent projet refusé de peu en votation populaire en 2012. «La variante retenue par le Conseil fédéral a des qualités, mais elle n'a pas le potentiel de la ligne directe. Nous continuerons de nous battre pour que notre projet, qui représente 250 millions de plus, soit pris en considération», promet Laurent

Favre. Avec la ligne de la Broye, ce sont ainsi 450 millions que la CTSO demande d'ajouter aux 11,9 milliards.

Deux tunnels autour de Zurich

Le préfinancement cantonal de 110 millions, approuvé par la population neuchâteloise en 2016, sera transformé en cofinancement de la liaison directe. Cette mutation s'explique par la décision du Conseil fédéral de renoncer aux préfinancements comme cela avait été envisagé pour une nouvelle gare souterraine à Lucerne et un RER trinational autour de Bâle.

Les gros morceaux de la phase d'aménagement 2035 seront les tunnels du Brütten (2,4 milliards), entre Zurich et Winterthour, et du Zimmerberg (1,6 milliard), entre Zurich et Zoug. Ces deux montants ont été revus à la baisse par rapport à l'avant-projet. Le parlement débattrait de ce programme financier colossal en 2019, année électorale!