

Lausanne s'estime encore trop loin de Berne

TRANSPORTS Les cantons romands se mobilisent pour obtenir davantage d'argent pour le développement du réseau de Suisse occidentale. La ligne Lausanne-Berne est dans leur viseur

BERNARD WUTHRICH, BERNE

[@BdWuthrich](#)

La Suisse romande fait pression sur la Commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil des Etats pour que les prochains crédits ferroviaires soient plus généreux. Certes, cette étape de réalisation, planifiée à l'horizon 2035, prend déjà en compte le besoin de rattrapage des régions romandes. Président de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), le conseiller d'Etat valaisan Jacques Melly, qui a été auditionné jeudi par la CTT, le reconnaît.

250 millions de plus pour Neuchâtel

Fixé à 11,9 milliards de francs par le Conseil fédéral, le programme comprend des mesures d'augmentation des capacités dans le bassin lémanique et sur la ligne du pied du Jura (880 millions), entre Lausanne et Brigue (190 millions), entre Lausanne et Berne (70 millions, surtout pour les marchandises), entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (370 millions), entre Bâle et Bienne (130 millions) ainsi que le doublement partiel

du tunnel du Lötschberg (930 millions). Mais les cantons romands ne s'en satisfont pas.

Ils sont solidaires avec le canton de Neuchâtel, qui préfère la construction d'une ligne directe entre le chef-lieu et La Chaux-de-Fonds à l'amélioration du tracé existant comme l'a décidé le Conseil fédéral. Cette remise en état coûterait 850 millions, soit les 370 du crédit 2035 plus 480 millions financés par la convention de prestations des CFF. La liaison directe peut être obtenue pour 250 millions de plus.

La CTSSO revendique aussi le renforcement de la ligne de la Broye, du RER autour de Fribourg et une nouvelle halte à Thoune. Au total, elle demande d'ajouter 450 millions aux 11,9 milliards prévus par le Conseil fédéral. Si l'on additionne les revendications des autres régions, c'est une dépense d'un milliard qui devrait être ajoutée. La CTT se prononcera le 18 février.

La Suisse romande s'inquiète également d'une ancienne promesse, celle qui consiste à ramener le temps de parcours entre Lausanne et Berne (66 minutes aujourd'hui) au-dessous de l'heure, comme c'est le cas entre Berne et Zurich (56 minutes). Dans un précédent plan d'investissement, il était question d'investir 1,1 milliard pour rogner les sinuosités du tracé. Complétées par la mise en service du méca-

nisme de compensation du roulis WAKO des nouveaux trains à deux étages commandés à Bombardier, qui permettent de rouler plus vite, ces mesures devaient permettre de passer au-dessous d'une heure.

La technologie ne suffit pas

Le chiffre de 1,1 milliard n'est «plus d'actualité», affirme l'Office fédéral des transports (OFT). Dans son dernier rapport annuel, il a fait savoir que la réduction du temps de parcours se ferait grâce au système d'inclinaison WAKO, «sans construction de nouvelles sections». Cela ramène le besoin d'investissement sur cet axe à un tiers de la somme initiale, estime l'OFT.

Selon les CFF, la technologie WAKO doit permettre de passer de 66 à 61 minutes. On reste ainsi au-dessus de l'heure, ce qui déçoit la présidente du Conseil d'Etat vaudois Nuria Gorrite, chargée de la mobilité. «Nous ne voulons pas d'un réseau à deux vitesses, où le temps de parcours serait inférieur à une heure entre Berne et Zurich et supérieur à une heure entre Berne et Lausanne. Sinon, on court le risque d'être décroché du système», craint-elle. Elle relève que des mesures d'accélération sont prévues entre Aarau et Zurich, ce qui ramènera la durée d'un trajet Berne-Zurich autour de 45 minutes.

Nuria Gorrite n'en démord pas:

on ne peut pas se contenter de l'équipement technologique prévu sur les nouveaux trains, dont la mise en service a pris du retard. Il faut aussi investir dans l'infrastructure. Porte-parole des CFF, Frédéric Revaz indique qu'il est prévu d'injecter 390 millions pour renforcer la voie et les traverses entre Lausanne et Berne d'ici à 2026. Par ailleurs, le tronçon Lausanne-Chexbres a été entièrement rénové l'an dernier. Ce chantier d'entretien et de mise aux normes des gares a coûté 41 millions, somme financée par la convention de prestations.

Un milliard de plus

Il faut davantage, estime Nuria Gorrite. Elle souhaite que l'arrêté financier de l'étape d'aménagement 2035 inclue Lausanne-Berne dans le chapitre réservé aux crédits d'études pour la période de réalisation suivante, au même titre qu'Aarau-Zurich, le maillon trinational de Bâle et la future gare souterraine de Lucerne. La CTSSO souhaite que cinq autres projets soient intégrés dans ces études: la liaison diamétrale de Genève, le nœud de Lausanne, Lausanne-Viège et la halte de Châtelaine entre Genève et La Plaine. La demande supplémentaire en crédits d'études représente 275 millions, soit le quart du milliard additionnel revendiqué par les cantons. ■