

© *Le Temps*; 5. novembre 2011;

## **Les voix divergentes des CFF et de Berne** ***Les responsables romands des transports veulent un programme ferroviaire plus ambitieux***

Les CFF fâchent l'Office fédéral des transports (OFT) et les responsables romands de la mobilité. Mercredi, après l'annonce de la décision du Conseil fédéral à propos des priorités du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), l'entreprise a souligné l'importance de l'axe Aarau-Zurich, en particulier la construction d'un tunnel au Chestenberg, un projet devisé à plus de 2 milliards qui, parce que encore insuffisamment mature, a été recalé à une étape ultérieure (LT du 03.11.2011). Dans le même message, les CFF expliquaient qu'il ne servirait à rien de doubler la ligne du pied du Jura, entre Gléresse et Douanne, si l'on n'accordait pas la priorité à ce tronçon zuricho-argovien. Afin d'éviter de mettre les projets en concurrence, les CFF ont demandé que l'enveloppe de la première tranche du FIF, à réaliser d'ici à 2025, soit augmentée de 3,5 à 5,7 milliards.

Cette prise de position a alimenté les discussions vendredi en marge du colloque annuel de l'association Ouestrail à Yverdon-les-Bains. Et elle a déjà fait beaucoup parler d'elle jeudi lors de la réunion de la Conférence des directeurs des Transports de Suisse occidentale (CTSO). Pour deux raisons.

Premièrement, le tunnel du Chestenberg concurrence les réalisations prévues dans la première tranche du FIF car les CFF ne proposent pas de moyens financiers supplémentaires. Peuvent dès lors être menacés le doublement entre Gléresse et Douanne, devisé à 390 millions, ainsi que le réaménagement de la gare de Lausanne. Ce chantier d'un milliard a été remonté dans l'ordre des priorités au détriment, précisément, du tunnel du Chestenberg. Il fait partie de l'ultime étape du programme Rail 2000, dont le FIF prendra le relais.

Or, il appartiendra au parlement de se déterminer sur l'ordre des priorités et sur l'ampleur de chaque tranche de réalisation. Ouestrail et la CTSO promettent de rester d'autant plus vigilantes que, vendredi, Nicolas Germanier, membre de la direction de CFF Infrastructure, a confirmé à Yverdon que les CFF privilégiaient la réalisation rapide d'un nouvel axe Aarau-Zurich et que le chantier Gléresse-Douanne sur la ligne du pied du Jura, où la cadence semi-horaire n'est pas prévue avant 2025, pouvait attendre.

Cela a provoqué une réaction du directeur suppléant de l'OFT, Pierre-André Meyrat. Il a rappelé que l'axe du pied du Jura figurait bien dans la première tranche et qu'il devrait être mis à la cadence semi-horaire en 2015 et non en 2025. C'est là le second problème: «Les CFF et l'OFT doivent parler d'une même voix afin d'éviter que règne la cacophonie», recommande le conseiller d'Etat neuchâtelois Claude Nicati, président de la CTSO. Les directions de l'OFT et des CFF doivent se rencontrer lundi matin pour évoquer cette divergence de vues.

La solution idéale serait d'augmenter le montant de la première tranche. Ouestrail demande 8 milliards de francs. En plus des 330 millions prévus entre Lausanne et Genève et du milliard promis à la capitale vaudoise, cela permettrait de moderniser le nœud de Genève (790 millions) et d'investir 300 millions dans des corrections de parcours entre Lausanne et Berne.

«Avec 3,5 milliards, la première étape manque d'ambition. Le parlement devra se montrer plus -audacieux, d'autant que des propositions de financement complémentaire ont été faites. Nous ne lâcherons pas ce dossier d'une semelle jusqu'à la votation populaire», promet le conseiller aux Etats Claude Hêche (PS/JU), président d'Ouestrail. Seul problème: ni la hausse de la TVA de 0,1%, ni le renoncement au remboursement et aux intérêts des avances de la Confédération n'ont trouvé grâce aux yeux du Conseil fédéral.

© 24 heures; 5. novembre 2011; 5vc6

## Les élus romands prêts pour la bataille du rail

Le lobby Ouest Rail a reçu un soutien inattendu pour la diminution du temps de parcours entre Berne et Lausanne et la fréquence 30 minutes sur la ligne du pied du Jura

Les trains ne sont plus les seuls à être bondés. Les élus romands ont fait exploser hier matin l'affluence du dernier colloque du lobby Ouest Rail. Normal, la nouvelle législature fédérale s'ouvre sous le signe du financement des grandes infrastructures ferroviaire. Plus de 160 personnalités, politiques et spécialistes, ont tenté de répondre hier matin à Yverdon à cette question «Quelle priorité pour la Suisse romande?» Trouver plus d'argent pour garantir les grands projets urgents, ont répondu, unanimes, les participants.

Présenté mercredi par la ministre des Transports Doris Leuthard, la nouvelle version de son plan pour financer la modernisation du réseau des CFF ne convainc pas. «Le parlement va devoir se montrer plus imaginatif pour trouver d'autres sources de financement», résume Claude Hêche, président d'Ouest Rail et conseiller aux Etats (PS/JU). Les 3,5 milliards de francs prévus pour la période entre 2015 et 2025 sont jugés largement insuffisants. «Avec cette somme, nous n'arriverons pas à investir suffisamment pour faire face à la demande des voyageurs», regrette Nicolas Germanier, de CFF infrastructure. Les gouvernements romands et Ouest Rail réclament au moins 5,5 milliards.

Pas question pour l'assemblée de prendre le risque de partir divisée au combat en opposant les projets les uns aux autres. Deux priorités ont cependant été dessinées. Il s'agit de la diminution du temps de parcours entre Berne et Lausanne et, par ricochet, entre Genève et Zurich. Un investissement réclamé par les CFF, refusé par la Confédération. Cela pourrait changer, à en croire le directeur suppléant de l'Office fédéral des transports (OFT), Pierre-André Meyrat. «Le Conseil fédéral a clairement mis la priorité sur l'augmentation de la capacité, pas sur la diminution du temps de parcours. Cependant, à mon avis, Berne-Lausanne est le seul tronçon du réseau qui a un problème de vitesse. »

Autre réalisation jugée urgente: faire circuler des convois toutes les 30 minutes entre Lausanne et Bienne. Là encore, Pierre-André Meyrat a créé la surprise. «L'objectif est d'introduire la fréquence 30 minutes sur la ligne du pied du Jura pour 2015. » Les fonctionnaires fédéraux planchent sur un horaire ne nécessitant pas de doubler le petit bout de voie unique situé à Gléresse, à côté de Bienne. La date exacte dépendra cependant de l'avancée des travaux d'agrandissements de la gare de Lausanne et de la réalisation de la quatrième voie jusqu'à Renens. Ce milliard d'investissement pour le nœud ferroviaire est jugé acquis.

En revanche, des voix se sont élevées dans l'assemblée pour ne pas oublier la gare de Genève. Avec l'augmentation du nombre de trains prévue après l'agrandissement de Lausanne, Cornavin pourrait se trouver à son tour au bord de l'asphyxie. Mehdi-Stéphane Prin