

Le rail romand menacé par la hausse massive des coûts

TRANSPORTS Coup de tonnerre à Berne. Il manque 14 milliards pour mener à bien l'étape de développement ferroviaire 2035. La situation est critique et pourrait retarder la réfection d'une ligne comme Lausanne-Berne

YAN PAUCHARD, BERNE

Quatorze milliards! Il ne manque pas moins de 14 milliards de francs à la Confédération pour financer le développement du rail en Suisse d'ici à 2035. L'annonce fait l'effet d'une bombe. Elle a fait l'objet d'un discret communiqué publié hier sur la page d'accueil du site de l'Office fédéral des transports (OFT), qui confirmait ainsi une information de la NZZ. Concrètement, les 16,5 milliards de francs déjà approuvés par les Chambres fédérales ne suffiront pas pour mener à bien l'étape d'aménagement 2035. «En raison notamment de nouveaux paramètres de planification», dixit l'OFT, son coût total a donc doublé par rapport aux premières estimations, pour se monter à 30 milliards. Un chiffre vertigineux.

Des élus exigent une contre-expertise

Comment expliquer une hausse aussi massive? Dans sa communication, l'OFT se borne à parler d'une consolidation des projets «plus complexe qu'imaginé jusqu'à présent», donnant, comme exemples, des constructions de voies supplémentaires, des adaptations de tronçons ou de nouvelles installations de garage. L'office évoque encore des surcoûts pour des réalisations déjà décidées, comme le tunnel de Brütten, sur la ligne entre Zurich et Winterthur. Pour rappel, cette étape, adoptée en 2019 par le parlement, doit permettre un bond de l'offre ferroviaire, avec de nouvelles cadences au quart d'heure ou à la demi-heure sur environ 60 lignes, ainsi qu'une hausse d'environ 20% du nombre de places assises.

Face à cette annonce choc, le conseiller d'Etat fribourgeois



«Cela pose de vraies questions sur la gouvernance du réseau»

BRENDA TUOSTO, VICE-PRÉSIDENTE D'OUESTRAIL

Jean-François Steiert, président de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO), ne cache pas sa perplexité. «Le coût unitaire de certains tronçons a quadruplé, voire sextuplé, c'est difficilement compréhensible, s'interroge le socialiste. Nous demandons un examen systématique du catalogue, afin de voir quels aménagements sont véritablement nécessaires et lesquels pourraient être réalisés à moindre coût.» L'élu peine à admettre une telle hausse «pour un message qui consiste exclusivement à mettre à niveau le réseau» et qui ne comporte pas d'amélioration qui permettrait réellement l'accroissement du report modal. «C'est pourtant essentiel pour atteindre les objectifs climatiques que se sont fixés la Confédération et les cantons», conclut Jean-François Steiert.

Du côté d'OuestRail, le lobby du rail romand, on exige également «une contre-expertise». «Nous nous attendions à des surcoûts, mais jamais d'une telle ampleur», s'étonne son président, le conseiller national neuchâtelois PLR Damien Cottier. Vice-présidente d'OuestRail, Brenda Tuosto appuie le propos. «Je crains que mes doutes ne se réalisent. Avec la hausse annoncée, c'est l'entier du développement de l'offre qui

est en train de dérailler, s'alarme la conseillère nationale. Cela pose de vraies questions sur la gouvernance du réseau entre le Conseil fédéral, l'OFT et les CFF.» La socialiste vaudoise craint que ces difficultés ne provoquent une foire d'empoigne entre les cantons et les régions pour obtenir des financements et qu'«on finisse par perdre de vue l'intérêt à long terme».

Egalement municipale chargée de la Mobilité à Yverdon-les-Bains, Brenda Tuosto s'inquiète surtout de voir la sous-dotation du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), alors même que le Conseil fédéral prévoit, dans son plan d'économies, de couper 200 millions par année dans ce même fonds, soit 2 milliards sur dix ans. «Cela fait peser un risque énorme sur l'avenir du rail en Suisse romande, avec de nouveaux retards dans les améliorations des grandes lignes romandes», souligne la socialiste, évoquant en particulier Lausanne-Fribourg-Berne ou encore la ligne du Pied du Jura, «qui a déjà consenti des sacrifices avec une péjoration de l'offre avec le nouvel horaire 2025».

Contexte politique explosif

Fin connaisseur du monde des transports, l'ancien conseiller aux Etats vaudois Olivier Français appelle à sortir de la focale purement romande. «Si ces montants astronomiques sont confirmés, cela ralentira l'entier du développement du réseau, qui touchera tout le monde y compris les Zurichois», assure le PLR, qui évoque aussi la remise en cause des réfections de gares telles que Bâle ou Lucerne. Le Lausannois appelle néanmoins à une certaine sérénité. «C'est peut-être une bonne chose que ces chiffres sortent aujourd'hui et pas dans plusieurs années», relève Olivier Français. Dans un contexte politique explosif – le refus du peuple des projets autoroutiers a rouvert le débat sur le financement des infrastructures de transport –, l'ex-sénateur en est persuadé, le dossier va devenir «brûlant».