

La Liberté; 07.01.2008

Chemins de fer: l'achèvement de Rail 2000 reste une question brûlante.

LES GOURMANDISES ZURICHOISES

L'agencement des priorités d'investissements trahit une tendance lourde qui favorise le pôle zurichois. C'est cela qu'il faut corriger.

Pierre Kolb

Les moyens financiers manquent pour construire la 3e voie, dit-on? Voire! En 2007 un chantier pharaonique a été ouvert, celui de la ligne diamétrale de Zurich, ou deuxième gare souterraine. Un ouvrage devisé à un milliard et 800 millions! La question du financement de ce projet a fait couler beaucoup d'encre. Ces péripéties pourraient se résumer en une phrase: dès lors qu'après moult aléas une participation cantonale de 600 millions a été décidée, Zu-rich n'a pas supporté la moindre attente fédérale et multiplié les artifices pour faire passer ce dossier avant les autres. Un forcing qui avait suscité en 2005 déjà des protestations en plein débat du Conseil des Etats.

Habilement, on a réparti une aussi lourde enveloppe. 400 millions ont déjà été attribués au Fonds d'infrastructures, dont il est question de tirer encore 200 millions au motif d'un programme d'agglomération. Il apparaît aujourd'hui que le Conseil fédéral veut caser 200 millions de cette gare dans son «ZEB» - c'est cette curieuse appellation allemande que l'on réserve officiellement aux derniers avatars de **Rail 2000**. Ces 200 millions ne sont au demeurant qu'une petite portion des divers investissements que le ZEB réserve à la région zurichoise.

Pour le reste de la gare, il est question d'en prendre une partie sur la «convention de prestations», ce moyen qu'a la Confédération d'indemniser les CFF pour leurs prestations générales. Mais combien? Il faut trouver 400 millions (sans que cela règle 200 millions de surcoûts déjà apparus), mais la période quadriennale des CFF en cours prévoit un plafond d'investissements de 390 millions pour toute la Suisse... Tout ce qui sera versé pour cette gare n'ira pas à d'autres chantiers CFF en attente. Aussi pense-t-on, dans ce cas, anticiper sur les investissements CFF des quatre années suivantes.

Pour les routes aussi

Bref, le financement de cette gare n'est pas résolu, ce qui n'empêche pas que les travaux avancent. Ces messieurs de Zurich sont pressés, et l'essentiel est que le tempo zurichois soit respecté.

Un tempo qui n'est pas le même dans tous les domaines. Ce canton a su attendre pour son projet d'élargissement à six pistes du contournement autoroutier Nord de sa capitale. Cette patience relative se comprend lorsqu'on se rappelle qu'avec la RPT, dès 2008, les autoroutes seront entièrement financées par la Confédération. Le projet est maintenant fin prêt, approuvé par l'Office fédéral des routes, si bien que les 900 millions de cette gâterie tombent pile dans le nouveau régime, et seront entièrement pris en charge par la Confédération. Qui maîtrise le tempo a le magot.

A l'évidence le premier problème n'est pas l'argent manquant, mais l'art d'agencer un montage financier dans un dédale de fonds et de conventions, l'art de jouer avec des critères souvent flous, tels ceux d'«importance nationale» et d'«urgence».

Quitte, lorsque des tractations durent, à démarrer sans attendre tunneliers et bulldozers.

Des exemples

Les critères de décision sont d'autant moins limpides que les instances de décision, Conseil fédéral et Chambres, varient. Mais il existe un critère jamais invoqué, bien qu'il expliquerait bien des choses, c'est celui de la rentabilité zurichoise. Pourquoi la ligne Mattstetten-Rotrist a été construite et pas la 3e voie ou les accélérations Berne-Lausanne, si ce n'est parce que la première est directement profitable à Zurich? Pourquoi un seul tube au Lötschberg alors que le projet de deux est maintenu au Monte Ceneri? Pourquoi cette ligne diamétrale de Zurich, alors que le cul-de-sac de Lucerne est maintenu? Les exemples sont légion de projets exécutés parce qu'ils servent les intérêts du pôle zurichois, chance que d'autres n'ont pas.

Itou, si l'on remonte quelques années. Le conseiller fédéral Roger Bonvin, dans les années 70, a été l'objet d'une attaque parlementaire en règle, menée par des Zurichois, pour ses surcoûts à la Furka, bien que le coefficient de dépassement de crédits y était similaire à d'autres tunnels de l'époque. On lui a beaucoup reproché d'avoir infléchi le projet, en vue d'assurer un débouché tessinois, une initiative hardie. Aussi l'ouvrage a-t-il été tronqué par une condamnation pure et simple de cette «fenêtre de Bedretto». Si l'on doit sanctionner aujourd'hui les initiatives hardies de la nouvelle gare zurichoise, faudra-t-il la tronquer en largeur ou en longueur?

Cette Furka naguère amputée peut être comparée au tunnel de la Verena cher à Léon Schlumpf. Cette réalisation aurait eu sa bonne envergure si elle avait impliqué des raccordements au Tyrol, ou au Trentin-Haut-Adige voisins. Mais tel quel, il permet surtout à la population des bords de la Limmat d'aller, dans un confort optimal, prendre ses eaux à Scuol. Cette leçon ne valait-elle pas 700 millions? Le critère de rentabilité zurichoise s'applique. I

Etat des lieux déséquilibré

Au fil des ans, les avantages acquis d'un côté et perdus de l'autre ont accentué les déséquilibres, et cela peut justifier des programmes de rattrapage. Sans doute les victimes de ces inégalités y ont-elles contribué. L'histoire de l'ancien 1er arrondissement des CFF (Berne et Romandie) est celle de la Belle au Bois dormant. Une histoire que le défaut d'initiatives cantonales dans le projet 3e voie a prolongée, une histoire qui se renouvelle avec l'actuelle apathie intercantonale sur le front Berne-Lausanne. Les cantons romands ont même l'EPFL à disposition, s'il s'agit de rendre crédibles leurs projets. Mais il faut prendre des initiatives. PiK

Rail 2000: d'un beau projet à sa réalisation chaotique.

Il y a vingt ans le Conseil fédéral publiait son premier Message aux Chambres sur **Rail 2000**. Il voyait dans ce programme d'investissements «une nouvelle solution pour améliorer l'offre nationale» et ajoutait: «Elle sera réalisée progressivement d'ici à l'an **2000**.» On connaît la suite. Nous sommes en 2008 et le Conseil fédéral s'est attelé à la énième fragmentation en étapes d'un éventuel achèvement de **Rail 2000**, qui n'est même plus garanti à l'horizon 2030!

Bien sûr, on ne dira pas que rien n'a été fait durant cette période en Suisse. Il y a eu interférence d'autres grands chantiers, les transversales alpines, les

infrastructures d'agglomération, mais on vient de le voir, tout le monde n'a pas pâti de la même manière du bouleversement des priorités. Au-delà de difficultés techniques ou financières, **Rail 2000** n'a jamais cessé d'être l'objet de sourdes luttes d'influence, et l'on en arrive aujourd'hui au remaniement baptisé ZEB. Il équivaut à renvoyer aux calendes grecques des éléments essentiels du programme. Le Conseil fédéral entend puiser dans l'enveloppe de **Rail 2000** de quoi éponger les surcoûts du percement du Gothard.

La 3e voie CFF entre Lausanne et Genève est une des victimes de ce jeu de massacre, mais d'autres grands projets en Suisse allemande sont censés passer à la trappe. Aussi cette purge a-t-elle déclenché un tollé. Pour sortir de l'impasse, le Conseil des Etats a adopté, le 4 octobre - à l'unanimité malgré l'opposition du Conseil fédéral! - une motion Pfisterer sur le financement des investissements. Ce fut un tournant, la première décision parlementaire depuis que le Conseil fédéral s'est engagé dans son ZEB en peau de chagrin. Cette motion prévoit un allongement des délais de remboursement de la facture ferroviaire. La solution de financement proposée prête le flanc à la critique en ce qu'elle reporte une partie plus importante de la facture sur les générations futures, mais celles-ci bénéficieront intégralement des réalisations, dont une partie est déjà payée aujourd'hui par la Confédération.

L'important, dans l'immédiat, était que par cette motion un signal fort en faveur de la réalisation de **Rail 2000** soit envoyé au Conseil fédéral. L'a-t-il perçu? Dans son message réducteur du 17 octobre dernier, il persiste à évacuer des pans essentiels du programme **Rail 2000**, même s'il ménage des possibilités de poursuivre le développement de l'offre ferroviaire.

On reste dans l'équivoque. C'est pourquoi le débat parlementaire que ce message annonce a pour enjeu, en premier lieu, la volonté d'achever **Rail 2000** dans son entier: c'est-à-dire ce minimum d'investissements permettant un horaire cadencé avec des temps inférieurs à une heure entre les nœuds ferroviaires importants. Parce que ces réalisations constituent un système de correspondances, elles doivent être étendues à l'ensemble du territoire suisse, donc aussi à Bienne, Lausanne, Genève et Lucerne, nœuds qui ne sont pas encore réalisés. Pour la Suisse romande sont en cause: un tunnel à Gléresse, la fameuse 3e voie, et des chantiers encore à définir, ou plutôt à redéfinir, entre Lausanne et Berne.

Or, que voit-on? Le Conseil fédéral, dans sa nouvelle fragmentation des investissements, met de côté aussi bien Gléresse que la 3e voie, et renvoie les travaux prévus entre Lausanne et Berne en prônant dans ce cas le recours, très discutable, à des trains ICN (à caisses inclinables, de type Pendolino). Toujours au motif de la raréfaction des moyens financiers. On le voit, exiger la réalisation de **Rail 2000** dans son entier ne relève pas du débat académique. PiK