

La gauche freine le métro lucernois

Pour désengorger le centre-ville, une initiative communale bourgeoise propose une ligne souterraine

SEVAN PEARSON

Transports

Lucerne n'en peut plus. Victime de son attrait, la ville voit tous les jours affluer des dizaines, voire des centaines de cars de touristes. «Aux heures de pointe, ces derniers encombrant les voies de bus, notamment au niveau du Seebrücke (pont central, ndlr). Et c'est sans compter l'important trafic automobile au centre de la localité», s'alarme Marcel Sigrist, l'un des instigateurs d'un projet de métro. Un comité composé de représentants de la droite vient de déposer une initiative pour la construction d'une ligne souterraine. Curieusement, ni les Verts ni les socialistes ne font partie des initiants. Le projet, devisé à 400 millions de francs, aurait pourtant tout pour leur plaire. Hormis le futur M3 à Lausanne, aucun autre métro urbain n'est à l'étude à l'heure actuelle en Suisse.

D'une longueur de deux kilomètres, le tracé envisagé part de la Schwanenplatz, au centre-ville, et aboutit près de l'autoroute, à Reussegg. Là, un grand parking P+R devrait voir le jour, permettant aux cars de touristes d'éviter le centre-ville. Le projet prévoit également une halte intermédiaire au niveau de l'hôpital. «Il s'agit d'une première étape. La ligne pourrait devenir la colonne vertébrale d'un véritable réseau de métro», imagine Marcel Sigrist.

La gauche sceptique

Pourquoi alors la gauche ne s'enthousiasme-t-elle pas pour le projet? «Faire partir la ligne de Reussegg, où il n'y a rien, n'a pas de sens», s'agace Nico van der Heiden, élu socialiste au législatif. «Ce métro ne servirait qu'à ceux qui utilisent la voiture. En plus, la station de Schwanenplatz est à 300 m de la gare CFF, ce qui est peu pratique. Si l'on construit un métro, il faut que celui-ci soit connecté au reste du réseau de transports publics. Partir de la gare de Lucerne, passer par l'hôpital et Reussegg, puis aboutir à la halte CFF d'Emmenbrücke serait plus sensé», estime-t-il.

Financement en question

Le socialiste s'inquiète également du financement. «Ce projet est communal et notre ville n'a pas les moyens de le financer. Il faudrait commencer par créer des voies de bus séparées du trafic privé au centre-ville», soutient-il.

Michael Töngi, président de la section lucernoise de l'Association transports et environnement (ATE), est lui aussi critique: «C'est un projet coûteux, il vaudrait mieux développer le réseau actuel du RER et de bus. Et un métro n'est pas adapté à une ville de la taille de Lucerne, dont l'agglomération ne compte que 180 000 habitants.»

La gauche place beaucoup d'espoir dans le réaménagement de la gare CFF. D'ici 2035 à 2040, les trains n'auront plus besoin de rebrousser chemin: un tracé souterrain envisage de supprimer le cul-de-sac actuel. «C'est un projet en bonne voie, qui a l'avantage de pouvoir être financé par la Confédération. Il permettrait également d'augmenter la cadence des trains urbains», argumente Michael Töngi.

Projets en concurrence

Même pour Fabian Reinhard, président du PLR de la ville et député au législatif, «le métro n'est pas forcément la meilleure solution face à l'afflux des cars de touristes. D'autres projets visent à éviter leur stationnement aux abords du Seebrücke, en créant de nouveaux parkings souterrains au centre de la localité», rappelle-t-il. Ce que la gauche refuse.

Mais Fabian Reinhard s'inquiète surtout de voir les différentes idées mises en concurrence d'office. «Notre parti estime qu'il faut tout d'abord analyser les propositions de manière neutre, avant de se positionner.»

Il appartient désormais à l'exécutif de la ville de donner sa recommandation au législatif, qui prendra une décision concernant l'initiative. En cas de rejet, ce sera à la population de trancher. «Je suis optimiste quant au résultat, car l'idée du métro est très populaire», affirme Marcel Sigrist. «Sitôt qu'une large discussion aura eu lieu avec la population, le projet sera refusé à cause de ses coûts élevés», prédit quant à lui Michael Töngi. Il va sans doute couler encore beaucoup d'eau sous le Seebrücke avant que les différents partis ne se mettent d'accord sur un projet.