

Alors que les chantiers se multiplient et que les temps de parcours s'allongent, des voix s'élèvent pour

# LES PERSPECTIVES

« SEVAN PEARSON

**Mobilité** » Nombreux chantiers, temps de parcours rallongés, liaisons directes supprimées: ces désagréments sont imputés au retard pris par le rail romand. Qu'en est-il vraiment et quelles sont ses perspectives? Tour d'horizon.

## 1 La situation actuelle

Depuis le 27 juin à 22 h 30 jusqu'au 25 août à 4 heures, aucun train ne circulera entre Fribourg et Berne. A la place, des bus de remplacement, rallongeant le temps de trajet. Dans le Jura vaudois, le trafic ferroviaire est totalement interrompu entre Le Day et Le Brassus depuis avril jusqu'à l'automne. Là aussi, un service routier alternatif est proposé. Entre Lausanne et Genève-Aéroport, l'offre sera allégée à plusieurs reprises durant certains week-ends. Dernier exemple: du 8 juin au 27 juillet et du 31 août au 12 septembre, la ligne entre Domodossola et Milan est entièrement fermée à la circulation des trains, avec un fort impact sur les liaisons depuis l'Arc lémanique. Et la liste est encore longue...

En outre, depuis l'entrée en vigueur du nouvel horaire en décembre dernier, les trains directs entre Genève et Olten via Bienne ont été supprimés, à l'exception de quelques connexions aux heures de pointe. Une situation que dénonce la conseillère nationale Brenda Tuosto (ps, VD), également vice-présidente d'Ouest-trail, qui déplore de manière générale le rallongement des temps de parcours en Suisse romande.

## 2 Un réseau souvent vétuste

«On oublie souvent que le réseau ferré suisse – à l'exception de quelques tronçons et des transversales alpines – est un vénérable vieillard de plus de 100 ans», explique Daniel Mange, professeur honoraire à

l'EPFL et spécialiste ferroviaire. «Il est certes plutôt en bon état, mais des rénovations sont nécessaires un peu partout et surtout, plus ou moins en même temps. C'est ce qui explique les chantiers qui se multiplient et les perturbations. De nombreux ponts et tunnels devront être assainis ces prochaines années.»



**«Il faut réduire les temps de parcours sur les grandes lignes»** Brenda Tuosto

«Le retard pris dans le développement des infrastructures n'est pas qu'une réalité en Suisse romande, mais concerne presque tout le pays», tranche Remigio Ratti, vice-président de l'association SwissRailvolution pour la renaissance du rail et ancien conseiller national PDC tessinois (1995-1999). Selon lui, jusque dans les années 1970, c'était l'âge d'or du chemin de fer, avec de nombreux investissements à la clé. Après la crise de 1973, les CFF se mettent à perdre beaucoup d'argent. «On décide parallèlement de limiter les investissements dans le ferroviaire au profit des autoroutes.»

Dans les années 1990, c'est un véritable tournant avec le projet Rail 2000 et celui des transversales alpines. «Dans tous ces investissements, la

Suisse romande et la Suisse orientale sont les régions les plus pénalisées. Depuis Rail 2000, Berne s'est en quelque sorte endormie et on a perdu deux décennies» dans le développement du rail, estime Remigio Ratti.

«Non, la Confédération ne s'est pas endormie», rétorque l'Office fédéral des transports par la voix de sa porte-parole Florence Pictet. «Plusieurs gros projets ont été réalisés ces dernières années et de nombreux autres sont en train de l'être ou le seront prochainement.» Et de rappeler que la réalisation des différents aspects des transversales alpines a pris 30 ans, avec l'inauguration du dernier mailon – le tunnel de base du Ceneri – en 2020.

En outre, «à partir de 2010, la Confédération a décidé de mettre l'accent sur toutes les autres régions de la Suisse et surtout sur l'axe est-ouest, qui doit être mis à niveau vu la demande et l'utilisation croissantes des lignes entre Genève et Sankt-Margrethen. Environ 300 projets ont été décidés jusqu'ici dans le cadre des programmes ZEB, Etape d'aménagement 2025 et Etapes d'aménagement 2035. Cela représente au total des investissements pour plus de 27 milliards de francs dans l'ensemble du pays.»

## 3 Les priorités en Suisse romande

Parmi les avis qui tranchent, il y a celui de Matthias Finger, politologue et professeur honoraire à l'EPFL, spécialiste des infrastructures de transports. «Je pense que l'argument «les infrastructures ferroviaires en Suisse romande accusent un retard» est d'abord de nature politique. Même s'il est vrai que beaucoup ont été investis en Suisse alémanique, je ne pense pas qu'on puisse dire que les CFF discriminent les Romands. Ils cherchent à développer les infrastructures là où cela a du sens du point de vue de l'efficacité du système ferroviaire suisse et là où c'est possible.»

L'expert préconise une optimisation du système existant et de «faire confiance aux CFF» pour établir les priorités. Selon lui, une liaison directe entre Coppet et Genève-Aéroport, la réalisation du tunnel Morges-Perroy ou encore la réhabilitation de la ligne du Sud-Léman entre Saint-Gingolph et Evian sont nécessaires. Mais ce sont surtout les goulets d'étranglement qui retiennent son attention, comme Berne, Olten, Zurich et «dans une moindre mesure Lausanne».

«Ce sont avant tout les grandes gares qui représentent aujourd'hui l'obstacle principal à l'efficacité du système ferroviaire, même si certains tronçons nécessitent également des améliorations, comme Fribourg-Lausanne. Avec le développement massif de la gare de Renens, les travaux de celle de Lausanne représentent moins une urgence. Peut-être qu'à terme la gare de Renens remplacera même celle de Lausanne», estime-t-il.

Pour Brenda Tuosto, «il faut réduire les temps de parcours sur les grandes lignes (par exemple à moins d'une heure entre Lausanne et Berne), créer la redondance sur Lausanne-Genève, rétablir les lignes directes au pied du Jura et achever les travaux des gares de Genève et de Lausanne». Daniel Mange est du même avis et imagine déjà un tunnel entre le chef-lieu vaudois et Palézieux, l'un des éléments de la Croix fédérale de la mobilité qu'il appelle de ses vœux (lire encadré).

Mais comment financer la modernisation du réseau et son développement? «Les investissements actuellement prévus ne permettront pas de rattraper le retard. Il faudrait environ deux fois plus (soit 50 milliards au lieu de 25 milliards, selon Pro-Bahn). Mais trouver les financements n'est pas facile. C'est pourquoi je soutiens l'idée de partenariats public-privé, sujet un peu tabou en Suisse», répond Remigio Ratti. »



Entre 2025 et 2035, les CFF devront remplacer 146 kilomètres de voies sur

## HAUSSE DE FRÉQUENTATION ET DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE

Que pense le principal intéressé des perspectives du rail romand? Les CFF rappellent que c'est au parlement et à l'Office fédéral des transports de décider quelles sont les priorités en matière d'infrastructures ferroviaires. Sans s'avancer sur des projets précis, l'exécutif fédéral pointe trois éléments essentiels devant guider les choix: les avantages pour la clientèle (tant pour les passagers que pour le fret), la rentabilité en tenant compte des frais de maintenance et enfin la compatibilité avec les développements futurs. Concernant les reproches récurrents quant à la multiplication des chantiers, les CFF soulignent que l'infrastructure doit être entretenue. «Par exemple, entre 2025 et 2035, les CFF devront

remplacer 146 kilomètres de voies sur la ligne entre Berne, Lausanne et Genève, soit plus de 45% de ce tronçon de 320 kilomètres», illustre le porte-parole Jean-Philippe Schmidt. Au niveau de toute la Suisse, les CFF exploitent un réseau de 3265 kilomètres, dont 800 se trouvent en Suisse romande. Et de ce côté de la Sarine, 281 kilomètres de voies doivent être renouvelées entre 2025 et 2029, soit environ un tiers de la longueur totale exploitée.

Autre défi: l'augmentation de la fréquentation des trains et la nécessité d'accroître les capacités. «Depuis 1998, l'affluence sur les lignes clés de la région a doublé, notamment entre Lausanne et Genève ainsi qu'entre Lau-

sanne et Yverdon-les-Bains. Cette hausse a également prolongé les temps d'embarquement et de débarquement, nécessitant des infrastructures mieux adaptées», poursuit le responsable.

«Enfin, le développement de nouvelles offres et projets dans le cadre de programmes de développement tels que Léman 2030 engendre de grands travaux à différents endroits du réseau. Ces projets visent non seulement à améliorer la ponctualité et l'efficacité, mais également à doubler le nombre de places assises dans les trains, particulièrement sur l'axe Genève-Lausanne, mais aussi à donner de l'air à l'ensemble de la Suisse romande», explique Jean-Philippe Schmidt. **SP**

## Un rapport très attendu sur l'avenir

**D'ici à l'automne, le professeur Ulrich Weidmann, de l'EPFZ, livrera son rapport sur les priorités en matière de transports.**

Quel avenir pour le rail en Suisse? D'ici à l'automne, le professeur Ulrich Weidmann de l'EPFZ livrera son rapport sur les priorités en matière de transports. C'est à la suite du dépassement du budget de 14 milliards de francs dans les projets ferroviaires prévus que le Conseil fédéral a mandaté il y a quelques mois cet expert pour évaluer la situation.

Tant Daniel Mange, professeur émérite de l'EPFL et spécialiste ferroviaire, que la conseillère nationale Brenda Tuosto (ps, VD) sont optimistes. «J'espère que le rapport Weidmann, dans le cadre du projet Transports '45, permettra d'identifier les priorités et surtout de proposer de développer le trafic

international, grand absent des projets actuels», note le professeur retraité.

Partisan de la grande vitesse, Daniel Mange souhaite que le projet de la Croix fédérale de la mobilité soit progressivement réalisé et place ses espoirs dans ce rapport. Le principe: construire des lignes à grande vitesse sur les axes nord-sud et est-ouest au niveau national.

«Une partie existe déjà, au Lötschberg, au Gothard, au Ceneri et entre Berne et Rothrist. Il s'agit de relier les grandes villes suisses entre elles et aux métropoles européennes. Ainsi, il deviendrait possible d'aller de Lausanne à Berne en 30 minutes et à Zurich en 1 heure.» Autre exemple: le tunnel entre Morges et Perroy en constitue une autre étape.

Et quid du financement? «Il faudrait 62 milliards de francs pour l'entier du projet. Il est clair qu'il faudra trouver des fonds,

fixer des priorités et développer une vision plus globale du réseau ferré helvétique

# DU RAIL ROMAND



La ligne entre Berne, Lausanne et Genève, soit plus de 45% de ce tronçon de 320 kilomètres. Keystone-archives

## du rail en Suisse

«tout en gardant à l'esprit que la grande vitesse rapporte de l'argent», répond Daniel Mange. Un défi cependant gigantesque, puisque à l'heure actuelle environ 80% des 4,7 milliards de francs que la Confédération dépense chaque année pour l'infrastructure ferroviaire sont destinés à l'entretien.

Pour Remigio Ratti, vice-président de l'association SwissRailvolution pour la renaissance du rail et ancien conseiller national PDC tessinois, les partenariats public-privé seraient une solution. «sujet un peu tabou en Suisse. Sans résoudre la question du financement, on risque des querelles entre régions.» Une autre option selon lui: convaincre les pays voisins de financer une partie des infrastructures de transit, à l'instar de ce qui a été fait au XIX<sup>e</sup> siècle avec le Gothard, où la Suisse n'a finalement supporté qu'environ un quart des coûts. >> SP

## L'OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS CRITIQUÉ

**La conseillère nationale Brenda Tuosto appelle à des procédures simplifiées d'autorisation, afin d'accélérer les projets.**

Les programmes de développement stratégique du réseau ferroviaire sont placés sous la conduite de l'Office fédéral des transports (OFT). Les cantons sont étroitement associés à ce processus et participent à «l'élaboration et à la priorisation des mesures d'infrastructures nécessaires pour réaliser les objectifs d'offre du transport régional qu'ils ont définis», indique la porte-parole de l'OFT Florence Pictet.

Quant aux entreprises ferroviaires, elles sont impliquées «dans

la définition des offres nécessaires pour le trafic grandes lignes et le transport ferroviaire de marchandises». Le Conseil fédéral propose une liste des projets prioritaires, liste soumise au parlement après consultation des milieux concernés, qui peut être modifiée par les élus fédéraux.

Un processus que critique Matthias Finger, politologue et professeur honoraire à l'EPFL, spécialiste des infrastructures de transport. Selon lui, le parlement a tendance à être «généreux» et à augmenter le nombre de projets, projets «pas forcément nécessaires quant à l'efficacité du système ferroviaire», qui génèrent à long terme des coûts d'entretien qui grèvent le

budget des CFF. Pour l'expert, ce serait à ces derniers de déterminer les projets importants.

**Autre reproche** de la conseillère nationale Brenda Tuosto (ps, VD): pour faire avancer les dossiers plus rapidement, «il faudrait des procédures simplifiées d'autorisation auprès de l'OFT, adaptées à la complexité des projets. Cela pourrait être le cas notamment de certaines haltes qui sont des dessertes régionales ou locales par exemple.» Réponse de l'OFT: «Nous avons pris ces dernières années différentes mesures pour simplifier au maximum les procédures d'approbation des plans (permis de construire) dans le domaine ferroviaire. Nous

veillons à optimiser ses processus et à prioriser ses ressources afin de conclure ces procédures dans les meilleurs délais.»

La porte-parole Florence Pictet ajoute que les projets ferroviaires sont souvent complexes et sensibles, qu'ils touchent notamment à des prescriptions liées à l'environnement et à l'aménagement du territoire et que le traitement des oppositions peut prendre du temps. Il arrive aussi que «l'OFT doit renvoyer à l'entreprise ferroviaire requérante un dossier incomplet ou que l'entreprise modifie le projet déposé en cours de route, notamment à la demande des autorités locales ou cantonales». >> SP