

Intervention Claude Hêche AG OUESTRAIL 19 avril 2013

Les activités d'OUESTRAIL durant l'année 2012 sont consignées dans le dépliant de l'assemblée. Je me limite par conséquent à en rappeler les points forts.

Le comité de notre association siège en principe 4 fois par année. Les dossiers d'actualité sont passés en revue en présence généralement de représentants des CFF ou de l'Office fédéral des transports. D'autres acteurs du domaine ferroviaire sont également invités en fonction des dossiers traités.

Concernant notre colloque annuel, je crois pouvoir dire qu'il a acquis ses lettres de noblesse au fil des années. Entre 100 et 150 personnes engagées dans le domaine des transports y participent et très nombreux sont ceux qui nous font cet honneur chaque année depuis la première édition en 2004.

Au cours de l'année 2012, nous avons concentré notre action sur le suivi du traitement parlementaire de l'initiative de l'ATE pour les transports publics et le contreprojet du Conseil fédéral, à savoir un remodelage du financement de l'infrastructure ferroviaire et la définition de la prochaine étape de développement du réseau ferroviaire pour la période 2018 à 2025.

Comme vous le savez, le Conseil des Etats a été la première Chambre à être saisie du dossier. A la quasi unanimité, la Chambre des cantons a estimé que le projet du Conseil fédéral allait dans la bonne direction mais ne permettait pas de répondre aux besoins en forte croissance du trafic ferroviaire. Pour la première étape, le Conseil des Etats s'est donc prononcé pour une variante à 6,4 milliards de francs au lieu des 3,5 milliards proposés par le conseil fédéral. C'est grâce à ce choix que l'on trouve dans la première étape non seulement les aménagements dans les nœuds de Berne et de Lausanne, mais également le développement de la gare de Genève, ces trois mesures étant vitales pour le développement du trafic sur l'axe Est – Ouest.

Dans le détail, vous voyez sur la carte projetée que la Suisse occidentale est plutôt bien servie avec ce paquet à 6,4 milliards de francs avec un ensemble de mesures représentant environ 3 à 3,5 milliards de francs auxquels il faut ajouter 1,1 milliard de francs pour les aménagements en gare de Lausanne qui eux seront financés par le ZEB. Les principaux crédits concernent donc

- la gare de Lausanne (repêchée dans le ZEB, à savoir le paquet de mesures votées en 2009 par les Chambres fédérales
- le tronçon à double voie entre Gléresse et Douanne
- les travaux en gare de Berne
- les travaux en gare de Genève
- des mesures d'augmentation de la capacité entre Berne et Thoune
- des adaptations de la voie entre Lausanne et Berne
- En ce qui concerne l'aménagement du Lötschberg à double voie, il figure dans la liste des projets à étudier en vue de la deuxième étape du STEP

- En ce qui concerne la liaison Bienne – Bâle, elle ne figure pas expressément dans le FAIF mais – compte tenu des montants en jeu - nous avons bon espoir de trouver un financement pour les mesures à réaliser sur cette liaison

Au passage, on peut se demander quel rôle ont pu jouer les liens étroits et harmonieux que votre président entretient avec le président de la Commission des transports du Conseil des Etats... C'est une question à laquelle je me garderais bien de répondre

Dans les grandes lignes et pour l'essentiel, la Commission des transports du Conseil national s'est rallié aux décisions prises par le Conseil des Etats. Il pourrait subsister quelques divergences mais en principe pas sur les points essentiels.

La votation populaire pourrait avoir lieu en fin d'année au plus tôt, ou au printemps 2014.

Cette votation représente évidemment pour nous, pour OUESTRAIL et pour la Suisse occidentale, une échéance majeure dans laquelle nous entendons bien jouer notre rôle et nous serons donc un acteur de cette campagne à venir. Nous y reviendrons dans la discussion sur le budget 2013.

Avant de passer aux autres dossiers, je tiens encore à remercier tous les acteurs qui auront contribué à obtenir ce résultat, qu'il s'agisse de l'OFT ou des représentants de nombreux organismes. J'aimerais également relever ici la précieuse contribution dans ce dossier de notre secrétaire Jean-Claude Hennet auprès de qui je trouve en permanence un appui très appréciable.

A part le dossier majeur des infrastructures ferroviaires, nous restons très attentif aux dossiers suivants (l'ordre dans lequel je les évoque n'est pas un ordre de priorité mais un ordre aléatoire) :

- **Les lignes régionales sont devenues un dossier sensible.** C'est le maillon le plus vulnérable du réseau ferroviaire, le moins rentable par la force des choses, celui où les velléités d'économies sont les plus pressantes. Récemment, la Confédération proposait d'introduire une nouvelle disposition rendant obligatoire l'examen des lignes ferroviaires présentant un taux de couverture inférieur à 50%. Cet examen aurait été obligatoire tous les trois ans pour les lignes affichant un taux de couverture inférieur à 30%. Heureusement, la Confédération a entretemps revu ses exigences à la baisse. D'une part, l'examen sera obligatoire uniquement pour les lignes affichant un taux de couverture inférieur à 30% et ceci tous les 10 ans et non plus tous les trois ans. D'autre part, il conviendra de tenir compte d'une série de critères avant de décider de remplacer une liaison ferroviaire par des bus. Outre la rentabilité, d'autres critères d'évaluation sont imposés :
 1. Une desserte de base appropriée
 2. Les préoccupations de la politique régionale, notamment les besoins de développement économique de régions rurales désavantagées ;
 3. Les intérêts de la politique d'aménagement du territoire ;
 4. Les intérêts de la protection de l'environnement ;
 5. Les intérêts des personnes handicapées

Dans ces conditions, il me paraît que la menace que faisait brandir la version originale de cette nouvelle disposition est aujourd'hui largement écartée.

- **Autre dossier, celui des tarifs et du système de tarification des transports publics.** Concernant les augmentations de tarifs, nous préconisons la modération. Les transports publics doivent rester accessibles à toutes les bourses. Par ailleurs, des tarifs avantageux sont évidemment un levier indispensable au service du transfert de la route au rail. A ce propos, on doit naturellement se demander si le tassement de la demande en 2012 ne serait pas déjà un signe de l'effet dissuasif exercé par les augmentations de tarif. **Concernant le système de tarification,** la Confédération et les CFF étudient un nouveau système de billetterie électronique permettant de moduler le prix du billet en fonction de l'offre, c'est-à-dire notamment de l'heure du déplacement et du trajet choisi. Cette évolution, en fait presque une révolution, est peut-être inéluctable. et il s'agira dès lors de veiller à ce que toute forme de nouveau système de tarification premièrement ne devienne pas une aventure ruineuse pour les CFF et deuxièmement ne soit pas une manière déguisée d'augmenter les tarifs. Cela dit, il est toujours difficile de s'opposer au progrès car comme dirait Coluche, « l'instabilité est nécessaire pour progresser. Si on reste sur place, on recule ». Mais ne nous faisons pas trop d'illusions non plus, car comme dirait l'autre, « le progrès n'est jamais que le remplacement d'un inconvénient par un autre ».

- **Troisième dossier, celui du raccordement aux lignes à grande vitesse.** Un dossier qui nous offre des satisfactions et des soucis. Au chapitre de la deuxième catégorie, je pense aux difficultés d'exploitation sur la ligne du Haut-Bugey entre Bellegarde et Bour-en-Bresse et à la menace de suppression de la liaison Neuchâtel – Paris. Mais il y a aussi une bonne nouvelle avec enfin l'aboutissement du tour de table pour le financement de la réouverture de la ligne Delle – Belfort qui donnera un accès direct au TGV Rhin-Rhône à la gare de Belfort – Montbéliard. Même si c'est avec quelques années de retard, et malgré diverses embûches qui ont jalonné les efforts pour cette réouverture, cette nouvelle est évidemment réjouissante.

- **Le trafic marchandises est un quatrième dossier.** La situation reste toujours difficile sur deux fronts. D'une part la politique de transfert du trafic marchandises à travers les Alpes ne progresse toujours pas. D'autre part, nous venons de vivre un événement qui nous laisse perplexe, à savoir la reprise par CFF Cargo d'un important trafic assumé jusqu'ici par le BLS. Il n'appartient certes pas à OUESTRAIL d'interférer dans les stratégies commerciales des entreprises de transports mais le sentiment que nous laisse cet épisode n'est pas très bon. Quant au trafic marchandises interne par wagons complets, il constitue un vrai casse-tête pour CFF Cargo qui vient de mettre en œuvre sa xème restructuration. Lorsque cette dernière sera arrivée à son terme, le nombre de points de desserte aura passé de 900 avant 1990 à 350 environ. A la décharge de CFF Cargo, il convient de préciser que le Conseil fédéral, dans ses « Objectifs stratégiques assignés aux CFF », exige de ces derniers « couvrent à moyen terme les coût du secteur « Cargo Suisse » et qu'il augmentent convenablement la productivité ». Ce thème continuera d'occuper le devant de la scène avec l'ouverture par le Conseil fédéral ce mercredi de la consultation relative au fret ferroviaire sur tout le territoire. La question du trafic marchandises me donne l'occasion de dire encore deux mots à propos des axes Nord – Sud du Gothard et du Lötschberg. La Confédération propose d'investir plus d'un milliard de francs pour l'aménagement d'un corridor de 4m sur l'axe du Gothard dont 230 millions pour financer des travaux en Italie entre Chiasso et

Milan. Je suis convaincu que l'OFT, dont le directeur suppléant ici présent m'écoute très attentivement, est conscient que des améliorations urgentes sont également nécessaires sur l'axe du Lötschberg, y compris côté Italien, si l'on veut véritablement tirer profit du potentiel offert par le tunnel ferroviaire de base.

- **Comme cinquième et dernier dossier, je souhait évoquer l'horaire 2016.** On le sait maintenant, l'augmentation de la capacité sur l'axe ferroviaire EST – OUEST de notre pays exige la mise à niveau des nœuds ferroviaire de Genève et de Lausanne notamment. Comme vous pouvez vous l'imaginer, aucun de ces deux dossiers n'est simple ! Les travaux qui seront réalisés dans le nœud de Lausanne en principe entre 2015 et 2025 nécessitent quelques ajustements d'horaire qui entreront en vigueur en décembre 2015 et qui ont été communiqués aux cantons concernés au mois de février 2013. Or on trouve dans cet horaire un changement majeur sur la ligne du pied du Jura et je vais tenter d'en exposer les enjeux en quelques minutes. Actuellement, la ligne du pied du Jura est desservie par des liaisons ICN qui relie d'une part Zurich au bassin lémanique via Bienne et d'autre part Bâle via Delémont et Bienne également au bassin lémanique. Ces trains vont en alternance à Lausanne et à Genève. Les trains qui effectuent ces deux liaisons se trouvent au même moment en gare de Bienne et de Neuchâtel. Ensuite de quoi l'un se dirige sur Lausanne et l'autre sur Genève. Cela signifie que l'ensemble des voyageurs des lignes adjacentes à ces deux villes y trouvent la correspondance pour se rendre à Lausanne ou à Genève. Cela signifie aussi qu'entre Bienne et Yverdon-les-Bains ces deux trains se suivent à 3 minutes d'intervalle. Naturellement, il serait préférable d'avoir un train chaque 30 minutes – ce que demande à juste titre le canton de Neuchâtel - plutôt que deux trains qui se suivent. Après une valse-hésitation, les CFF ont subitement décidé de franchir le pas et de faire circuler ces deux trains à la cadence à la demi-heure. Le problème est que ce choix intervient avant que des solutions soient trouvées pour rétablir les correspondances à Bienne et à Neuchâtel notamment. Car un effet collatéral de ce choix, c'est que les voyageurs qui arrivent à Bienne et à Neuchâtel par les lignes adjacentes auront la correspondance soit pour Lausanne soit pour Genève mais pas les deux comme c'est le cas actuellement. Je renonce ici à développer toutes les péjorations de l'offre que ce nouvel horaire impliquera pour les cantons de Neuchâtel, de Soleure, de Bâle campagne et du Jura notamment, je veux juste encore mentionner la suppression de la liaison directe Bâle – Genève via Delémont, ceci alors même qu'il s'agit de la liaison la plus courte et la plus rapide entre les deux villes horlogères. On peut dès lors se demander s'il ne serait pas plus sage que les CFF renoncent à procéder à ce changement avant que des solutions soient trouvées pour conserver les correspondances que je viens d'évoquer. Selon mes informations, le maintien de l'horaire actuel n'est pas incompatible avec les travaux dans le nœud de Lausanne, moyennant quelques adaptations pour assurer la correspondance avec le Valais en gare de Lausanne notamment. Mais si d'aventure, après une sérieuse vérification ce nouvel horaire était indispensable pour permettre les adaptations du nœud de Lausanne, alors au moins faudrait-il que les CFF s'engagent à aider les cantons concernés à trouver et à financer les mesures qui permettent de restaurer une offre de qualité équivalente à la situation actuelle.

19.4.2013 - JCH