

AG d'OUESTRAIL 2014 à Bienne : Intervention du Conseiller aux Etats Claude Hêche, Président

Les activités d'OUESTRAIL durant l'année 2013 sont consignées dans le dépliant de l'assemblée. Mon propos se limite dès lors à quelques réflexions relatives aux dossiers ferroviaires du moment.

A tout seigneur tout honneur, je veux tout d'abord mentionner le FAIF, autrement dit le Financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, un dossier dans lequel nous nous sommes engagés dès ses premiers balbutiements. Nous savions que l'enjeu était très important pour la Suisse occidentale, avec une enveloppe sans précédent pour notre région puisque la moitié des 6,4 milliards de la prochaine étape de développement de l'infrastructure ferroviaire servira à financer des mesures en Suisse occidentale. Nous avons relevé cet élément tout au long de la campagne et je constate que nous avons réussi à faire passer notre message puisque le OUI s'est imposé le 9 février de cette année par 62% des voix au niveau national tandis que cette majorité était de 68% en Suisse romande. Naturellement, il ne s'agit ici que d'une victoire d'étape et les prochaines seront tout sauf des promenades de santé. J'aimerais profiter de cette assemblée pour remercier l'ensemble des acteurs qui ont contribué à ce magnifique résultat.

Comme le précise l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire accepté en votation populaire, le Conseil fédéral devra soumettre un message à l'assemblée fédérale d'ici à 2018 concernant l'étape d'aménagement 2030. 2018, lorsque l'on parle du ferroviaire, c'est après-demain et les travaux préparatoires débutent aujourd'hui.

Permettez-moi ici une petite digression. Vous connaissez bien le principe des nœuds ferroviaires et du cadencement. Pour que cela fonctionne, il faut que la durée du trajet qui relie deux localités soit inférieure à 60 ou à 30 minutes. Berne – Bâle, par exemple, c'est 105 kilomètres en 55 minutes. Berne - Zurich : c'est 117 kilomètres en 56 minutes. Mais pour Lausanne – Berne, trajet plus court que les deux précédents exemples avec 98 kilomètres, la durée du trajet est plus longue, à savoir 66 minutes. 66 minutes, c'est 10 minutes de trop. Les trains circulent à la vitesse moyenne de 125 km/h entre Berne et Zurich mais à 89 km/h de moyenne seulement entre Lausanne et Berne. Il existe par ailleurs plusieurs projets qui permettraient de relier Berne et Zurich en moins de 40 minutes, ce qui accentuerait encore le déséquilibre que je viens d'évoquer.

Je n'entends pas faire une fixation sur ces histoires de km/h et de minutes, mais je ne voudrais pas non plus les banaliser. Si la réduction des temps de parcours est considérée comme un atout pour les villes qui en disposent, alors cet avantage doit également profiter à une ville comme Lausanne, cela me paraît évident.

L'action d'OUESTRAIL a également été couronnée de succès dans le dossier du corridor de 4m. Dans son message au Parlement sur le corridor de 4m, le Conseil fédéral proposait des mesures exclusivement sur l'axe du Gothard. Suite aux démarches entreprises par OUESTRAIL avec la collaboration du Comité Lötschberg, le Parlement a ajouté un montant de 50 millions pour des mesures urgentes à réaliser au sud du Simplon. Si nous pouvons nous réjouir de cette décision parlementaire, nous devons néanmoins maintenir la pression afin que l'on passe de la décision à la réalisation.

Concernant le trafic marchandises justement, le Conseil fédéral vient de publier son « Message concernant la révision totale de la loi sur le transport de marchandises. Ce message répond à une motion déposée par la Commission

des transports du Conseil des Etats en 2010. Cette dernière chargeait le Conseil fédéral de présenter au Parlement une stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises en Suisse sur tout le territoire. Cette motion demandait également au Conseil fédéral de proposer des mesures permettant de maintenir, voire augmenter, la part du rail dans le transport de marchandises, ainsi que des moyens d'encourager l'innovation. Il conviendra de veiller à ce que ce message débouche sur des mesures concrètes. Mais la tâche s'annonce ardue ! La rigidité du rail est souvent un obstacle face à la flexibilité du transport de marchandises par la route. Il est dès lors évident que seule une volonté politique forte donnera une réelle chance de croissance au transports de marchandises par le rail en trafic interne. OUESTRAIL apportera sa contribution au débat notamment en organisant son prochain colloque sur ce thème.

Un mot encore concernant les augmentations de tarif. La prochaine vient de nous être annoncée pour décembre 2014. Certes, l'offre de transports publics ne cesse de s'améliorer, et ceci aussi bien en trafic grandes lignes qu'en trafic régional ou encore en trafic urbain. Certes, le coût des infrastructures est devenu exorbitant. Mais quand j'observe que le prix du billet augmente plus vite que l'indice du coût de la vie, je me dis que ceci est contraire à l'idée de service public, autrement dit d'un service qui doit rester économiquement accessible à l'ensemble de la population. Et c'est aussi contraire à la volonté politique de promouvoir l'utilisation des transports publics, une volonté qui s'est déjà manifestée à de nombreuses reprises et qui ne devrait pas être entravée par une politique tarifaire dissuasive.

Enfin, je me suis demandé si le président d'OUESTRAIL devait évoquer le projet de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, un projet qui nous vaut le plaisir d'un nouvel acronyme auquel il faudra s'habituer : le FORTA. En fait, le FORTA est à la route ce que le FAIF est au rail. En raison notamment de la composante « trafic d'agglomération », le FORTA concerne également les transports publics. Mais à l'exception des projets de tram, les dossiers ferroviaires ne sont pas directement concernés par le FORTA, un dossier qui est actuellement en consultation et qui s'annonce tumultueux. Dès lors, je m'accommode très bien du fait qu'à ce stade, OUESTRAIL n'a pas à s'immiscer dans ce débat, la position ultérieure de notre comité étant naturellement réservée.