

Intervention du Président d'OUESTRAIL Claude Hêche à l'AG 2015

Nous passons au point 5 de l'ordre du jour pour le rapport du Président. En réalité, Mesdames et Messieurs, je souhaite, plutôt qu'un rapport d'activité, vous livrer quelques réflexions relatives au paysage ferroviaire actuel et je veux commencer par le positif.

Le positif, c'est d'abord l'annonce qui vient d'être faite a propos des tarifs des transports publics : il n'y aura pas d'augmentation des prix cette année. Mais l'information diffusée par l'UTP et les CFF prépare clairement le terrain à une nouvelle augmentation des tarifs à fin 2016. D'ores et déjà, je peux vous dire que je considère que l'on a atteint la limite du possible et que toute nouvelle augmentation des tarifs poussera une partie de la clientèle à se détourner du rail. Ce sera alors l'amorce d'un transfert à l'envers, alors même que l'ensemble des pouvoirs publics affirme vouloir augmenter la part modale des transports publics au cours de ces prochaines décennies. La politique tarifaire que l'on nous annonce pourrait bien venir contrarier ces intentions.

Le positif c'est ensuite l'avancement des préparatifs du chantier phare de l'étape 2025 de développement de l'infrastructure ferroviaire avec le chantier mammoth qui va complètement transformer le poumon du trafic ferroviaire de Suisse occidentale, à savoir la gare et le noeud de Lausanne. Et n'oublions pas un autre aménagement digne de tous les superlatifs et en voie d'achèvement, je veux parler du tunnel ferroviaire de base du Gothard dont l'ouverture est prévue pour fin 2016.

Le positif, c'est aussi l'implication des cantons dans la préparation de l'offre 2030. Depuis le vote du 9 février 2014 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, le FAIF, le rôle des cantons a été valorisé et un travail conséquent a été effectué sous l'égide de la CTSO pour dessiner les contours de l'offre ferroviaire à l'horizon 2030. Jacques Melly vient de nous en parler dans son message.

Le positif encore, c'est de constater le maintien dans notre pays d'une offre de transports publics à un niveau très élevé, et ma remarque concerne à la fois la densité de l'offre ainsi que la qualité des infrastructures et le confort du matériel roulant.

Bien entendu, ce ne sont là que quelques exemples et il y en aurait assurément beaucoup d'autres à mentionner.

Mais il est également de mon devoir d'évoquer des signaux préoccupants ou du moins auxquels nous devons être attentifs. Je veux parler d'une forte poussée de libéralisation et de ses effets directs ou potentiels sur l'offre de transports publics.

Le phénomène récent le plus spectaculaire est le développement rapide des offres de bus en trafic international. On pensait, ou plutôt on laissait entendre que cette nouvelle offre n'affecterait pas le rail mais séduirait une nouvelle clientèle. Or, selon les études effectuées en Allemagne où ce marché se développe massivement, on constate que le 50% des clients de ces offres de bus sont des transfuges du rail. Ceci n'est pas particulièrement étonnant lorsque l'on compare les tarifs train / bus de certaines destinations. Vous pouvez faire faire le trajet Zurich – Munich en bus pour moins de 20 francs alors que le billet de train coûte entre 50 et 120 francs.

Les chemins de fer allemands estiment avoir perdu 150 millions d'euros de recette en 2014 en raison de cette migration de clients du rail à la route. Et que font certaines compagnies de chemin de fer pour limiter les dégâts ? Elles proposent elles aussi des offres de bus, organisant ainsi leur propre concurrence comme vous pourrez le constater en consultant l'horaire de certaines liaisons comme par exemple Zurich Munich pour laquelle, cerise sur le gâteau, la durée du trajet est plus courte de 10 minutes en bus qu'en train !

| | | | | |
|-------------------------------|------------|------|---|----------|
| Zürich HB | dép. 09:16 | 4:12 | 0 | EC |
| München Hbf | arr. 13:28 | | | |
| Zürich HB | dép. 09:18 | 4:10 | 1 | S 12, EC |
| München Hbf | arr. 13:28 | | | |
| Zürich, Sihlquai/HB | dép. 11:16 | 4:00 | 0 | ICB |
| München ZOB (Hackerbrücke) | arr. 14:59 | | | |

A la lumière des débats parlementaires récents, je constate ensuite la difficulté croissante de maintenir les notions de desserte de base et de service public ou de service universel. A fin 2014, le Conseil des Etats acceptait du bout des lèvres et dans une version très minimaliste, l'inscription dans la constitution d'un nouvel

article consacré au service universel. Quant au Conseil national qui vient de statuer sur cet objet, il a purement et simplement refusé d'entrer en matière. Pourtant, qu'il s'agisse des CFF, de la Poste ou de Swisscom, la notion de desserte de base est fondamentale pour un développement harmonieux de notre pays. En l'absence de garanties constitutionnelles, le danger est grand qu'à terme, les entreprises propriétés de la Confédération réduisent leurs prestations dans les régions n'offrant pas une densité suffisante de clients. Bien entendu, l'ensemble des régions périphériques de notre pays serait pénalisé par une telle politique. Mais une telle politique n'épargnerait pas non plus les grands centres. Si la desserte en transports publics des régions périphériques est insuffisante, le trafic automobile en direction des centres augmentera, de même que les problèmes pour absorber ce trafic supplémentaire.

Autre dossier actuellement au stade de l'examen parlementaire, la révision de la loi sur le trafic marchandises. Si cette révision propose certes quelques mesures visant à améliorer les conditions cadres du trafic marchandises, notamment en garantissant la mise à disposition de sillons, elle est d'une manière également fortement imprégné par la doctrine du marché. Autrement dit, là où la rentabilité ne donne pas satisfaction, la clientèle est priée d'utiliser la route plutôt que le rail. Et comme si cela ne suffisait pas, le Conseil national vient d'adopter une motion préconisant de transférer le secteur du trafic marchandises des CFF à une entreprise indépendante. Si ce projet devait aboutir, il faut s'attendre à ce qu'une telle entreprise concentre encore davantage ses activités exclusivement sur les secteurs les plus rentables, abandonnant à la route une partie de son trafic actuel.

Permettez-moi pour terminer d'évoquer encore deux sujets d'actualité.

Le premier sujet concerne la toute récente publication par l'Office fédéral de la statistique du coût global des transports en Suisse. En prenant en compte le coût du moyen de transport, celui des infrastructures ainsi que les coûts liés aux accidents, à la santé et à l'environnement, on arrive au chiffre astronomique de 100 milliards de francs. Deux réflexions à ce propos.

Premièrement, je fais partie de ceux qui pensent que les voies de communication et la mobilité constituent un facteur essentiel de développement et de prospérité. Mais attention, il en va de la mobilité comme des graisses : il y a celles qui sont bonnes pour la santé et celles qui favorise l'excès de cholestérol. Alors veillons à garder une mobilité efficace plutôt que pléthorique, compatible avec la qualité du cadre de vie et le respect de l'environnement, et surtout exploitant dans tous ses potentiels les transports publics et leurs avantages : utilisation modéré de l'espace, respect de l'environnement et du cadre de vie, sécurité, fiabilité et accessibilité.

Ma deuxième réflexion est directement liée à la première. Les chiffres publiés par l'office fédéral de la statistique montrent qu'aucune catégorie d'usagers ne couvrent la totalité des coûts qu'elle occasionne. Cela m'invite à relever que nous devons faire face à l'initiative des milieux routiers, l'initiative vache à lait et je souhaite le dire très amicalement au président central du TCS Peter Goetschi qui nous fait l'honneur d'assister à notre assemblée : cette initiative marque non seulement une opposition contre le rail mais contre l'ensemble des tâches de la Confédération puisque c'est un effort de 1,5 milliards de francs qui devrait être fait au niveau du budget de la Confédération. Je souhaite pour ma part que le financement du réseau routier soit assuré par la création du « fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération », le FORTA. Le Parlement va débiter l'examen de ce dossier qui devrait offrir une solution globale satisfaisante.

Le deuxième sujet concerne la récente proposition formulée notamment par Economiesuisse de taxer les pendulaires. Voilà une idée qui revient chaque printemps depuis une dizaine d'années. Si donc elle était bonne, elle serait déjà en vigueur. Bien entendu, nous avons aussi bien sur la route que sur le rail un problème d'engorgement aux heures de pointe. Pour ma part, je n'attends pas de miracle des incitations financières. Essentiellement pour la raison suivante : les personnes qui se déplacent aux heures de pointe savent déjà maintenant qu'il serait plus confortable d'éviter les heures de grande affluence. Or si elles ne le font pas, c'est tout simplement qu'elles n'ont pas le choix, et elles ne l'auront bien évidemment pas davantage lorsque le prix des billets sera majoré. D'autre part, il n'est plus raisonnable d'investir des milliards uniquement pour réaliser des aménagements qui ne servent que durant une heure le matin et une heure le soir. Je souhaite pour ma part que l'on examine cette problématique également sous l'angle de la politique du logement, de la politique d'implantation des entreprises à forte densité d'emploi, et que l'on utilise autant que possible l'étalement des horaires de travail. D'ailleurs, il est piquant de constater que la proposition de taxer les pendulaires provient d'un organisme qui pourrait parfaitement inciter ses membres à explorer dans quelle mesure les horaires de travail pourraient contribuer à soulager quelque peu les pointes de trafic. Enfin, j'estime que la tarification des transports publics doit rester aussi simple que possible. Cela fait partie de l'attractivité de notre système et on doit se demander si une multiplication des tarifs ne conduira pas automatiquement à une multiplication des conflits entre les voyageurs et les personnels chargés de contrôler les titres de transport...

24.4.2015