OUESTRAIL

## Assemblée générale OUESTRAIL 2018

### Rapport du Président

Le rapport d'activité joint avec l'invitation donne déjà un aperçu des travaux réalisés par le comité et des changements intervenus en 2017. Je laisserai donc la place à quelques réflexions.

**PRODES**
Tout d'abord PRODES 2030/35.

Le projet mis en consultation entre fin septembre 2017 et début janvier de cette année n'est pas satisfaisant pour la Suisse occidentale pour plusieurs raisons – en voici quelques - unes :

Je tiens préalablement à remercier toutes les organisations économiques, touristiques, les collectivités locales et d'autres acteurs d'avoir suivi notre conseil de participer à la consultation.

Les moyens attribués dans la plus grande variante de 11.5 milliards de francs ne correspondent pas à l'importance de la Suisse occidentale avec seulement 21 % d'investissements alors que nous pesons environ le double. La répartition territoriale doit être équitable et solidaire entre les différentes régions. Env. 40% des investissements devraient donc légitimement revenir à notre région qui représente 40% des habitants, des emplois, de la superficie géographique et du réseau ferré. Si la logique est d'investir là où la demande est la plus forte, il est tout autant impératif de renforcer l'accessibilité et donc l'attractivité des autres régions.

Pour cela, une variante améliorée avec une enveloppe financière renforcée et comprenant impérativement les projets-clés de la Suisse occidentale doit être proposée par le Conseil fédéral en octobre prochain dans son message aux Chambres fédérales. Lors de la votation FAIF en février 2014, la Confédération avait indiqué que ce nouveau fonds d'infrastructure permettait d'avoir des étapes de 6.5 à 7 milliards de francs pour le développement chaque 5 ans. La tranche 2030 avec 7 milliards répond à cet argument, alors que la tranche suivante pour 2035 est réduite à 4.5 milliards. Avec les mesures d'économie trouvées et les optimisations, elle tendrait aujourd'hui à près de 3.5 milliards de francs, soit la moitié de la tranche 2030. Il convient de rappeler que le fonds d'infrastructure ferroviaire est sain et que son alimentation est assurée. Dès lors, il est imaginable de proposer une variante de 13 milliards de francs sans tuer la poule aux œufs d'or.

Ensuite, l'effort de rattrapage amorcé par la modification de la loi fédérale sur le développement ferroviaire et par l'étape d'aménagement 2025 (on pense aux nœuds de Lausanne, Genève et Berne) est à nouveau remis en cause dans le programme proposé pour 2030 et 2035 si les projets-clés de la Suisse occidentale ne sont pas intégrés. La Suisse occidentale resterait ainsi à quai et devrait attendre 2040 pour éventuellement

remonter dans le train. La planification serait ainsi figée sur les 10 à 15 prochaines années pour notre région. Ce ne serait pas acceptable.

Enfin, les modules d'infrastructure élaborés ne prennent pas en compte certains effets à l'échelle du réseau, notamment la prise en compte de capacités suffisantes sur des lignes existantes qui feraient office d'itinéraires de substitution. L'exemple de Rastatt en Allemagne l'a clairement mis en évidence. Cela me permet de rebondir sur ce sujet.

**Rastatt**

Alors que nous parlons d'interopérabilité, d'ETCS, d'open access et de corridors européens depuis plusieurs décennies, il aura fallu un problème d'env. 150 mètres pour paralyser le corridor 1 et ses 1'500 kilomètres entre la mer du Nord et la Méditerranée. Un dix-millième de la longueur du corridor hors service pendant deux mois aura provoqué une des plus grandes crises du trafic marchandises ferroviaires au niveau européen.

En un instant, la capacité des transports a chuté de presque 70% pour le trafic marchandises. Le trafic voyageurs a également été durement frappé entre Bâle et Karlsruhe. Si les bus de remplacement ont atténué les effets négatifs pour les voyageurs, il n'a pas été possible de transférer l'ensemble des marchandises par la route. Les problèmes sont vite apparus : pas de véritable itinéraire de remplacement, des problèmes de langues, d'équipements de traction et d'infrastructures, comme le manque d'électrification ou d'autres systèmes de sécurité. Il est donc impératif de disposer d'alternatives et d'itinéraires de remplacement à l'échelle de l'Europe mais aussi et surtout dans notre pays.

Les axes du Plateau et du Pied-du-Jura sont complémentaires et doivent continuer à être développés en parallèle. Il en est de même pour les nœuds tels que Lausanne, avec le bypass de Bussigny ou Olten, avec la ligne du Laufental et du Fricktal de part et d'autre. Ici à Morges, entre Genève et Lausanne, il devient de plus en plus urgent de réfléchir à une nouvelle ligne. Concernant l'axe Nord-Sud, avec la fermeture de la branche de Luino, le tronçon du Lötschberg a, pour la première fois de son histoire, été plus sollicité par le trafic transalpin que celui du Gothard en 2017.
S'agissant du bypass de Bussigny, il serait abandonné, infligeant aux voyageurs un parcours rallongé de 15 à 20 minutes. Face à cette « provocation », diverses démarches ont été entreprises et nous espérons que le bon sens finira par l'emporter.

**CFF Cargo**

Ces problèmes de trafic marchandises me permettent de rebondir sur un sujet d'actualité. La diminution des prestations de CFF Cargo avec la fermeture de nombreux points de desserte et la suppression de près de 800 postes de travail d'ici 2023 pose la question fondamentale du service public et du transfert modal des marchandises sur le rail. Si d'un point de vue économique, la concentration des activités sur de nouveaux sites logistiques mérite un examen, il convient de déterminer les conditions minimales, telles que le rayon de desserte, la fréquence d'utilisation, un minimum de points de transbordement par région afin de garantir une véritable couverture territoriale et le maintien d'un service public pour le transport de marchandises.
Aujourd'hui ce sont plus de 170 points de desserte qui sont concernés par ce projet de concentration, soit un point de desserte sur deux.

Le risque, c'est un abandon complet de certaines régions à court terme, sans mesure de compensation. Cela se traduira inévitablement par un report de trafic sur la route, par une baisse du trafic régional et un abandon des secteurs économiques situés hors des grands centres. Nous devons tous non seulement veiller mais réagir afin que CFF Cargo poursuive sa mission de service public pour notre économie et dans toutes les régions du pays.

**Car Postal**

S'agissant de Car Postal, il est impératif que toute la lumière soit faite dans cette affaire. Comme président de la sous-commission de gestion qui traite de ce dossier, comme d'autres acteurs également, je n'entrerai pas dans le détail. J'ai par contre une pensée pour les conducteurs/conductrices et autres personnes qui sont en première ligne de contact avec les clients.

*****