

Communiqué de presse

L'avenir du rail en Suisse romande est menacé !

Monthey, le 28 novembre 2024 | **La hausse des dépenses liées à la consolidation de l'horaire 2035 et une estimation d'un état insuffisant du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) inquiètent profondément OUESTRAIL. Les annonces du jour de l'Office fédéral des transports (OFT) confirment une grave crise dans la gouvernance du développement des grandes infrastructures ferroviaires et une explosion des coûts difficilement compréhensible. OUESTRAIL demande une analyse globale du système et une expertise des coûts.**

A quelques jours de l'introduction de l'Horaire 2025 devant permettre, malgré les dégradations d'offres annoncées, la réalisation des chantiers indispensables à la mise à niveau de son réseau ferroviaire en Suisse occidentale, les annonces de l'OFT sur la dérive de l'étape d'aménagement 2035 et l'état du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) font peser de lourds risques non seulement sur de futures améliorations des horaires, mais aussi sur la capacité du rail de répondre à la hausse continue du nombre de voyageurs. Les sacrifices des Romands avec l'Horaire 2025 en ce qui concerne les temps de trajet et la suppression des trains directs entre le Pied du Jura et Genève, risquent de n'être que la pointe de l'iceberg au regard des annonces du jour.

Avec la votation de 2014 sur le fond d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), la Confédération avait repris le contrôle de la gouvernance et de la planification de l'infrastructure ferroviaire ; elle promettait une planification roulante avec des étapes de 5 ans. Aujourd'hui le constat est amer : cette planification est menacée et risque d'apporter de sérieuses détériorations d'offres ! L'étape d'aménagement 2035 approuvée par les Chambres fédérales en 2019 pour 12.9 milliards de francs a fait l'objet d'une mise à niveau au début 2024 pour 3.5 milliards de francs avec l'adaptation de différents projets et la couverture des premiers surcoûts.

Six mois plus tard, l'OFT annonce un besoin supplémentaire de 14 milliards de francs pour faire circuler une offre 2035, sans train supplémentaire et sans la diminution du temps de parcours entre Lausanne et Berne. Il s'agit tout simplement du double de l'estimation de départ pour un résultat plus mauvais. En l'état, ces infrastructures supplémentaires ne pourront évidemment pas être mises en œuvre dans la décennie à venir reportant tout développement d'offre à l'horizon 2050 au plus tôt.

L'explosion des coûts est aussi problématique. OUESTRAIL demande le lancement d'une contre-expertise. La question des normes et des standards doit également être réexaminée, de même que le délai de réalisation des projets, qui ne cesse d'augmenter. Cela nécessite une analyse approfondie des processus. Rien qu'en Suisse romande, les nouvelles gares de Lausanne et de Genève auraient dû être mises en service en 2025. Il apparaît évident que les allongements des procédures pèsent lourdement sur les coûts et sur la difficulté de stabiliser le développement des offres à moyen terme. La multiplication des normes et nouvelles technologies qui renchérissent les chantiers et parfois ralentissent la vitesse des trains, doit également être questionnée.

L'insuffisance du FIF pour financer des améliorations de l'offre inquiète également. Le financement du rail doit être assuré pas seulement pour son entretien, mais aussi pour permettre son développement et ainsi répondre aux besoins face à une hausse continue

et importante du nombre de voyageurs. OUESTRAIL demande là-aussi des projections réalistes pour les 15 prochaines années du FIF. Il faudra veiller à assurer un financement réaliste du FIF. Le développement des infrastructures stratégiques ne doit pas être victime des besoins d'économie structurels de la Confédération. OUESTRAIL restera très attentif pour s'assurer que les grands projets ferroviaires, parfois promis depuis des années, puissent être mis en œuvre dans des délais raisonnables. Il s'agit notamment de l'amélioration de l'offre sur la ligne du Pied-du-Jura avec quatre trains par heure, dont deux circulants à destination de Lausanne et deux en direction de Genève via le bypass, respectivement deux en direction de Bâle via Delémont et deux en direction de Zürich, de la diminution du temps de parcours déjà votés par les Chambres et le peuple entre Berne et Lausanne ainsi que la réalisation par étape de la nouvelle ligne Lausanne-Genève.