

Infrastructures ferroviaires

Le développement du rail se fait attendre, dix ans après le vote

Avec le FAIF, la Suisse romande aurait dû bénéficier d'une nouvelle offre en 2025. Elle attendra encore dix ans. Au minimum.

Renaud Bournoud

Âgé de 10 ans, le FAIF n'a pas tenu ses promesses. Le 9 février 2014, le peuple a accepté à 62% (VD: 74%) un nouveau système de financement et d'aménagement par étapes de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). La première étape, dotée de 6,4 milliards, devait permettre un saut dans l'offre à l'horizon 2025.

À la place, la Suisse romande aura l'horaire CFF 2025. Un horaire dit de «chantiers», présenté comme «le moins mauvais possible», qui voit les temps de parcours s'allonger sur la plupart des liaisons dans ce coin du pays.

L'arrêté fédéral soumis au peuple en 2014 listait notamment les mesures suivantes pour 2025: augmentation de la capacité entre Lausanne et Genève, extension du nœud ferroviaire de Genève ou encore réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne. Pour citer les principales améliorations prévues en Suisse occidentale.

Les importants retards dans la réalisation des infrastructures ferroviaires n'ont pas permis de mettre en œuvre ces mesures votées par les Suisses. Alors que les moyens financiers sont débloqués.

Berne s'éloigne

La mise en service de la gare souterraine de Genève est désormais annoncée pour 2038. Le temps de parcours entre Lausanne et Berne va encore augmenter de trois mi-

«Il y a énormément de flou sur l'établissement de ces étapes d'aménagement. Il n'y a pas vraiment de vision globale. On fait par petits bouts.»



Brenda Tuosto, conseillère nationale (PS/VD)

nutes avec l'horaire 2025. Les CFF avaient misé sur un système de compensation du roulis pour aller plus vite dans les courbes entre les deux villes. À l'été 2022, ils ont subitement décidé d'abandonner ce système. Aucune date n'est donnée pour rapprocher Lausanne de Berne.

Le cas de l'extension de la capacité entre Lausanne et Genève est, lui, à nuancer. Le chantier de la mise à niveau de la gare de Lausanne n'a pas encore commencé, alors qu'il devait se terminer en 2025. Cette modernisation était présentée comme un prérequis à un surcroît d'offres entre les deux capitales de l'arc lémanique.

Lors du lancement du programme ferroviaire Léman 2030, les promoteurs du projet expliquaient que la refonte de la gare de Lausanne était nécessaire afin d'accueillir les trains à deux étages de 400 mètres de long. La gare ne sera pas prête avant 2037. Le projet s'est empêtré dans les procédures entre les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT). Mais les trains de 400 mètres y passent déjà.

Avec un peu de bricolage, une certaine augmentation de la capacité entre Lausanne et Genève a donc pu être réalisée. En revanche le temps de parcours entre les deux villes s'allonge (+3 minutes avec l'horaire 2025). Par extension, Genève s'éloigne encore un peu plus de Berne (+6 minutes).

2035 glisse déjà en 2040

Le responsable de la communication de l'OFT, Michael Müller, reconnaît que «les objectifs supérieurs pour cette étape d'aménagement 2025 n'ont pas encore été atteints en Suisse romande». Mais cette étape existe-t-elle encore? Sur le site de l'OFT, on peut lire que le «projet d'offre spécifique à l'étape d'aménagement 2025 ne sera plus publié» et que le «projet d'offre relatif à l'étape d'aménagement 2035 est devenu la nouvelle base de planification.» Une somme de 15,75 milliards de francs a été allouée à cette deuxième étape.

«Il y a énormément de flou sur l'établissement de ces étapes d'aménagement, commente Brenda Tuosto (PS), membre de la

Commission de transport du Conseil national. Il n'y a pas vraiment de vision globale. On fait par petits bouts.»

L'étape 2025 est transférée à 2035, et glisse déjà vers 2040. «Les CFF estiment que le projet d'offre 2035 ne pourra pas être introduit avant 2040», peut-on lire dans le dernier message du Conseil fédéral relatif à l'aménagement ferroviaire.

«Il faudrait au moins avoir des garanties sur l'étape 2035, dont on ne connaît pas encore l'offre, reprend la conseillère nationale. Le tunnel ferroviaire entre Morges et Perroy est inscrit dans cette étape, mais on parle déjà de 2040-2045 pour sa réalisation. Il peut souffrir de la concurrence d'autres projets ailleurs en Suisse ou de projets autoroutiers.»

L'étape romande

Les explications données pour ces retards sont multiples et varient selon les acteurs. En vrac: la grande complexité des projets, des calendriers irréalistes, des procédures administratives à rallonge, une concurrence néfaste entre les différentes régions du pays pour leur infrastructure ou encore un mauvais pilotage des projets.

Le coup est plus dur à encaisser de ce côté-ci de la Sarine. Cette première étape d'aménagement était un peu celle des Romands. D'importants investissements ont été consentis pour essayer de rattraper le retard dans le développement de l'infrastructure ferroviaire.

Le possible décrochage de la Suisse romande inquiète l'ancien conseiller aux États vaudois Olivier Français, grand spécialiste du rail: «Ma grande crainte pour l'horaire, ce sont les allongements de temps de parcours. Si ça continue, on ne pourra pas tenir la cadence aux trente minutes avec le reste de la Suisse et il n'y aura plus de train direct entre Genève et Saint-Gall.»

Une vision globale est souhaitée

● En Suisse romande, l'horaire CFF 2025, avec son lot de détériorations, a mis en lumière l'échec de la planification du développement ferroviaire. Une prise de conscience qui commence à se traduire par des interventions parlementaires. La conseillère nationale socialiste Brenda Tuosto a déposé une motion intitulée «Développer un concept d'horaire 2050 à l'échelle nationale et internationale». Son texte est en traitement à la Commission des transports et des télécommunications. «Cette vision à long terme permettrait de garantir que les

montants pour les redondances, l'augmentation des capacités ou la rénovation de certaines gares seraient à disposition au bon endroit et au bon moment, dans un souci d'équilibre entre chaque région de Suisse», explique Brenda Tuosto. La socialiste estime que le manque d'anticipation de la part des Chambres fédérales et du Conseil fédéral pour développer le transport ferroviaire dans les différentes régions de Suisse va amener des «crispations» entre les cantons. Le directeur des CFF n'est pas loin de partager ce point de vue. Présent à la rédaction de

«24 heures» jeudi dernier, Vincent Ducrot notait une tendance à planifier à tous les niveaux de manière désordonnée: «Je pense qu'il faut d'abord se mettre d'accord sur ce qu'on veut comme relations internationales. C'est le premier niveau de planification. Le deuxième est le réseau national. Une fois qu'on aura fixé les objectifs des deux premiers niveaux, on pourra planifier les systèmes régionaux et locaux.» Pour le patron des CFF, il faudra revenir à des priorités plus claires pour planifier le réseau ferroviaire à l'avenir. **RBO**