

Même les CFF critiquent la surenchère de projets

Controverse autour de l'infrastructure. Nouveaux tunnels, nouvelles lignes, nouvelles gares: la Suisse construit alors qu'elle n'en a pas besoin. Les CFF avertissent que cela ne fera qu'aggraver leur trou financier.

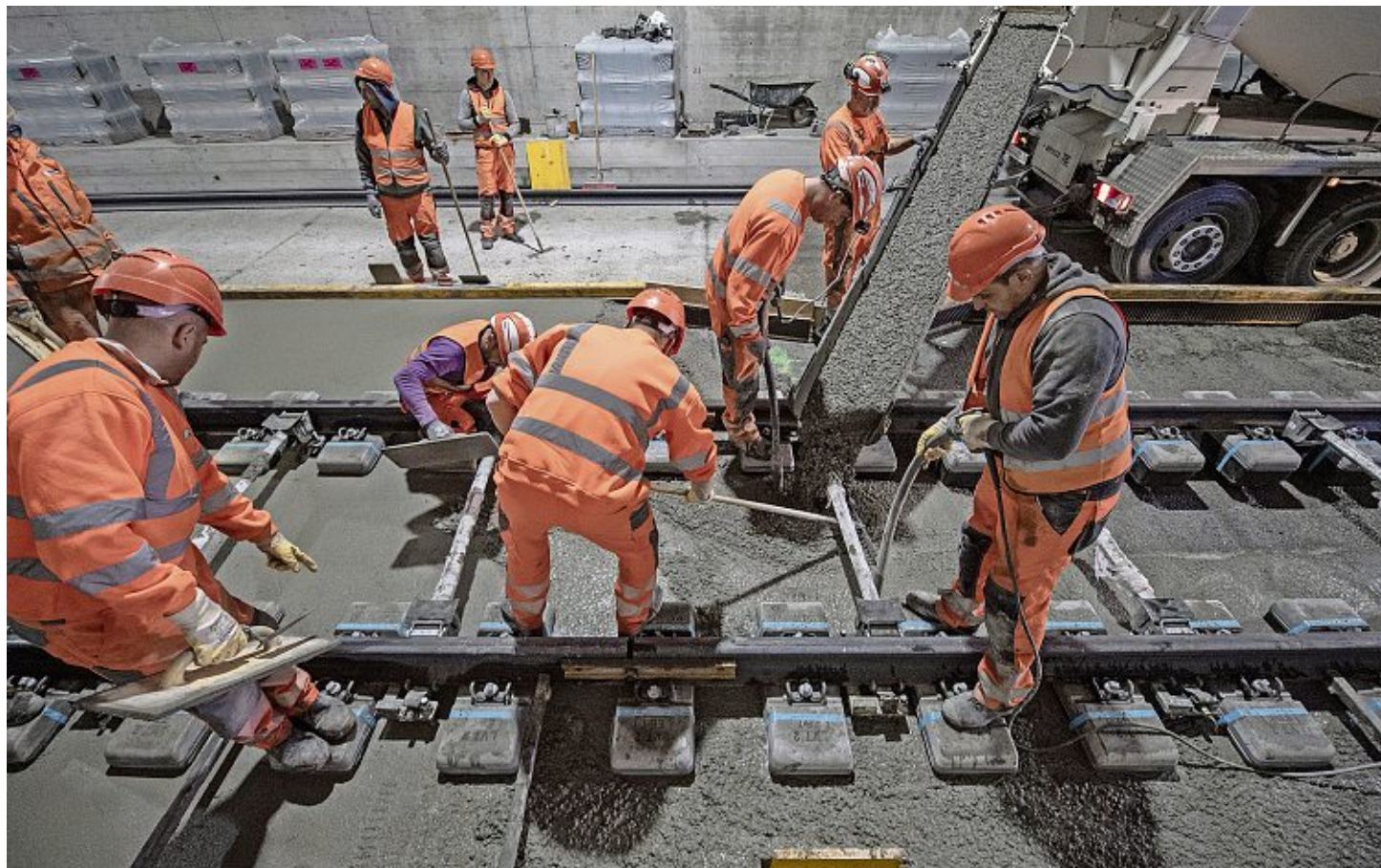
Peter Burkhardt

Le 5 juin, l'ancien chef des CFF Benedikt Weibel a lâché une petite bombe en exigeant l'arrêt de tous les aménagements ferroviaires. Soit 25 milliards de francs déjà décidés par le parlement. Auxquels il faut en ajouter 20 qui devraient être alloués en 2026.

C'est en grande partie de l'argent jeté par les fenêtres, avait déclaré Weibel. Car ni la preuve du besoin, ni le concept de l'offre ne sont détaillés, ce qui est contraire à la loi. Et implique des coûts d'exploitation et d'entretien annuels allant jusqu'à 3 milliards de francs, ce qui conduirait les chemins de fer à la ruine.

Aujourd'hui, les CFF - de loin le plus important prestataire de transports publics - donnent partiellement raison à l'analyse de Weibel. La responsable de l'horaire, Daria Martinoni, affirme certes que le moratoire demandé par l'ancien patron est irréaliste, mais met en garde: «Les coûts d'extension entraînent d'énormes coûts complémentaires en termes d'entretien et d'exploitation ainsi que d'offre. Nous aimerions parler moins de l'extension de l'infrastructure et plus de l'utilité de l'offre. La priorité doit être donnée à des moyens suffisants pour le maintien de ce qui fait la substance aujourd'hui.» Une infrastructure bien entretenue et un horaire stable sont «la base impérative avant d'autres étapes d'extension».

«Toute extension de l'infrastructure devrait être basée sur un concept d'offre qui démontre ce que cela apporte aux clients.» Or, ce n'est pas le cas. Bien sûr, les messages du Conseil fédéral concernant les étapes d'aménagement 2025 et 2035 étaient basés sur des objectifs d'offre et une planification horaire. Les CFF les ont élaborés en



Selon un ancien planificateur d'horaires des CFF, 25% de trains supplémentaires pourraient circuler sur le réseau ferroviaire actuel grâce à l'optimisation de l'horaire et à la numérisation, sans aucun aménagement. KEYSTONE

«Nous aimerions parler moins de l'extension de l'infrastructure et plus de l'utilité de l'offre.»

Daria Martinoni, responsable de l'horaire des CFF

collaboration avec l'Office fédéral des transports et l'ensemble du secteur des transports publics. Mais le parlement a décidé d'y ajouter des aménagements qui n'en tiennent pas compte.

Lors de l'étape d'aménagement 2025, le Conseil fédéral a proposé des constructions pour 3,5 milliards de francs. Le parlement les a approuvées, mais a cédé, en plus, à de nombreux souhaits régionaux particuliers, sans preuve de leur nécessité. Les plus chers sont l'aménagement du nœud ferroviaire de Genève (790 millions de francs), l'extension de la ligne Gümligen-Münsingen BE (630 millions) et le désenchevêtrement des voies à Pratteln BL (510 millions).

Le parlement s'est également montré plus généreux que le

Conseil fédéral pour l'étape d'aménagement 2035: des 11,9 milliards de francs demandés, on est passé à 12,9 milliards. Rien que la liaison directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds coûtera 600 millions.

Rebelote ce printemps. Sur proposition du Conseil fédéral, le parlement a décidé d'adapter et d'étendre des projets déjà décidés pour un montant de 2,6 milliards de francs. Parmi eux, il y a le fameux tunnel Morges-Perroy. Neuf kilomètres sur la ligne Lausanne-Genève qui coûteront près de 1,29 milliard, en alternative de la troisième voie prévue jusqu'ici. S'y ajoute l'aménagement complet, et non plus partiel, du tunnel de base du Lötschberg (640 millions de francs).

De son propre chef, sans que le Conseil fédéral ne l'ait voulu, d'autres aménagements et projets ont été ajoutés: pour 350 millions. Presque toutes les régions du pays ont reçu quelque chose. En résumé, les 15,4 milliards de francs initialement demandés se sont transformés en 22,3 milliards. Cela représente des dépenses supplémentaires de 6,9 milliards - sans qu'il n'y ait pour cela un concept d'offre et une preuve que cela réponde à un besoin effectif.

Tout cela va à l'encontre de tout ce que la Confédération a promis jusqu'à présent. Notamment dans le rapport «La mobilité en Suisse demain» (2017), commandé à l'époque par Doris Leuthard. Le Contrôle fédéral des finances (CDF) s'alarme du fait que le Conseil fédéral et le parlement ne suivent pas les directives de ce document. Peter Kaderli, son responsable de la révision, a écrit dans la «NZZ am Sonntag» que l'extension du réseau ferroviaire sonnait toujours bien - mais que les coûts d'extension d'aujourd'hui seraient les coûts d'entretien de demain.

Or, selon le même CDF, il y a déjà un retard en la matière aujourd'hui: 6,5 milliards de francs. Un retard qui a pris l'ascenseur entre 2015 et 2021 (plus de 2 milliards). La présidente des CFF Monika Ribar et le chef des CFF Vincent Ducrot ont mis en garde à ce sujet en mars dernier dans le rapport faisant l'état des lieux.

À l'Office fédéral des transports, on voit les choses différemment. «En principe, les coûts consécutifs aux décisions d'aménagement prises jusqu'à présent par le parlement peuvent être financés», assure un porte-parole. Les constructions proposées par le Conseil fédéral se basent sur le

concept d'offre 2035, à l'exception du crédit d'étude de 30 millions pour le tunnel de Grimsel. En revanche, il n'existe pas de concept d'offre pour les mesures supplémentaires demandées par le parlement, confirme le porte-parole.

Mais à y regarder de plus près, même les aménagements les plus coûteux n'ont rien à voir avec un besoin véritablement avéré. L'office fédéral justifie l'aménagement complet du tunnel du Lötschberg par le fait qu'il permet d'éviter une fermeture totale de cet axe important pendant huit mois, qu'il facilite l'assainissement du dépôt de munitions de Mitholz, qu'il apporte une plus grande stabilité de l'horaire et qu'il permet des temps de parcours plus courts pour les trains de marchandises dans le trafic de transit à travers les Alpes.

Le tunnel Morges-Perroy offre plus de capacité et de flexibilité dans l'exploitation, permet une redondance et suscite sans doute moins d'opposition de la part des riverains de la ligne que la troisième voie en surface initialement prévue sur la ligne Lausanne-Genève à forte densité de population. Les surcoûts liés au tunnel de Brütten, au tunnel du Zimmerberg, à la gare de Zurich Stadel-

hofen, à l'extension de la gare d'Olten et à l'augmentation de la participation fédérale à la gare souterraine de Genève ne sont pas non plus «directement dictés par l'offre», concède le porte-parole.

Monika Ribar et Vincent Ducrot ont écrit dans leur bilan de mars qu'il était nécessaire de mieux utiliser l'infrastructure existante et de renoncer à des constructions coûteuses pour gagner quelques secondes de temps de parcours. Si la Suisse veut continuer à écrire l'histoire du succès de son chemin de fer, «nous ne pouvons pas simplement continuer à rouler comme avant». Depuis des années, la part des transports publics dans le trafic global n'a pas connu d'évolution majeure, «alors que l'utilité marginale des milliards investis dans les infrastructures ne cesse de diminuer».

Dans deux interviews, les deux dirigeants des CFF ont redoublé d'efforts. Vincent Ducrot a déclaré en mai à la «Revue ferroviaire»: «Le problème, c'est que la Suisse a malheureusement cessé de planifier correctement. Nous nous concentrons beaucoup trop sur l'infrastructure et beaucoup trop peu sur les avantages pour les clients.» Il l'aurait d'ailleurs dit aux parlementaires.

Et dans la «NZZ», Monika Ribar a ajouté: «Ces dernières années, nous avons dépensé des milliards pour gagner quelques minutes. Ce n'est plus possible. Il doit maintenant s'agir de mieux utiliser le système.» Philipp Morf, un ancien planificateur d'horaires des CFF, a calculé que 25% de trains supplémentaires pourraient circuler sur le réseau ferroviaire existant grâce à l'optimisation de l'horaire et à la numérisation, sans aucun aménagement.

Mais l'OFT persiste et signe «Benedikt Weibel s'est complètement fourvoyé. Il se trompe complètement», a déclaré Peter Füglistaler, son directeur de longue date, dans la «NZZ am Sonntag». Selon lui, il n'y a aucun problème à financer les projets d'extension adoptés par le parlement. Ueli Stückelberger, directeur de l'Union des transports publics (UTP), a qualifié la demande d'arrêt des travaux d'«alarmisme». Il faudrait au contraire poursuivre les aménagements afin d'augmenter la part de marché du rail par rapport à la route. Or, celle-ci stagne malgré les milliards de francs d'aménagements réalisés au cours des dernières décennies.