

L'explosion des coûts du rail inquiète les Romands

Les projets ferroviaires dans le canton de Vaud et à Genève pourraient subir les conséquences du dérapage financier révélé jeudi par l'Office fédéral des transports.

Arthur Grosjean Correspondant au Palais fédéral

Les Suisses ont refusé dimanche de dépenser 5 milliards pour l'extension des autoroutes. Mais une facture nettement plus salée vient d'être posée sur la table et elle concerne cette fois le rail. L'Office fédéral des transports (OFT) a révélé jeudi que l'extension de l'offre ferroviaire pour 2035 coûterait... 14 milliards supplémentaires.

Rappelons que le projet Prodes 2035 vise à lutter contre l'engorgement du rail. Il prévoit de multiples améliorations, dont de nouvelles cadences au quart d'heure ou à la demi-heure sur environ 60 lignes et une hausse d'environ 20% du nombre de places assises. Cela concerne bien sûr la ligne Genève-Lausanne. Et il y a aussi ce projet spectaculaire qui a été rajouté par le Conseil fédéral: un tunnel ferroviaire entre Morges et Perroy pour 1,3 milliard de francs.

Des voies supplémentaires

Mais pourquoi l'OFT annonce-t-il tout à trac qu'il faut désormais compter sur une rallonge faramineuse de 14 milliards? Il le justifie par des travaux de consolidation du réseau bien plus complexes que prévu. «Il faut réaliser des extensions supplémentaires du réseau ferré dans toute la Suisse, par exemple des voies supplémentaires, des adaptations de tronçons et de nouvelles installations de garage.» Coût de la facture: 8,5 milliards.

Et ce n'est pas tout. S'y ajouteront des surcoûts pour des projets déjà décidés, des investissements dans la sécurité de l'exploitation de plusieurs gares, par exemple en vue de la hausse du nombre de passagers, et pour des frais d'étude de projets. D'où une facture globale salée de 14 milliards. Côté romand, l'amélioration de la ligne Lausanne-Berne pourrait en faire les frais.



Les Suisses ont refusé une facture de 5 milliards pour les autoroutes. Et voici qu'une facture supplémentaire de 14 milliards tombe pour le rail. KEYSTONE

«Cette annonce amène à penser que la gestion du développement de l'offre ferroviaire a totalement dérapé depuis FAIF, car il n'y a plus de vision globale et un flou sur les responsabilités entre l'OFT et les CFF.»

Brenda Tuosto, conseillère nationale et vice-présidente de Ouestrail

Menaces sur l'axe Genève-Lausanne

À Ouestrail, le lobby romand du rail, on se montre consterné et inquiet face à une possible remise en cause des projets romands. «On n'a pas de garantie que les temps de parcours entre Lausanne et Berne soient effectivement diminués comme c'était prévu et voté, explique la vice-présidente, Brenda Tuosto. Nous ne sommes même plus en mesure d'avoir une durée en dessous des soixante minutes sur cet axe important pour le développement économique. Nous craignons également que le tunnel Morges-Perroy entre Genève et Lausanne soit reporté après 2042 et que la suppression de la ligne du pied du Jura, qui avait été «vendue» comme un horaire évolutif, soit définitive.» L'explosion des coûts surprend beaucoup Ouestrail qui demande formellement le lancement d'une contre-expertise. L'association estime aussi que la question des normes et des standards doit être réexaminée, de même que le délai anormalement long de la réalisation des projets en cours. «Rien qu'en Suisse romande, les nouvelles gares de Lausanne et de Genève auraient dû être mises en service en 2025», s'émeut l'association.

À quand une vision globale?

La conseillère nationale Brenda Tuosto questionne la gouvernance au sein de l'OFT. «Cette annonce amène à penser que la gestion du

développement de l'offre ferroviaire a totalement dérapé depuis FAIF (*ndlr: Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire*), car il n'y a plus de vision globale et un flou sur les responsabilités entre l'OFT et les CFF. Avec le conseiller aux États Pascal Broulis, nous avons déposé une motion dans ce sens qui demande un concept d'offre 2050, afin de mettre les bons investissements aux bons endroits.»

C'est plus facile à dire qu'à faire. Car les cantons se livrent au parlement à une lutte acharnée pour faire passer les projets les concernant et les défendre bec et ongles. Des projets comme la rénovation de la gare de Bâle et celle de Lucerne ou la construction du tunnel du Grimsel peuvent, avec la réduction des moyens financiers à disposition, menacer certains projets en Suisse romande.

La «folie dépensière» du rail

On se rappelle enfin que l'ancien patron des CFF Benedikt Weibel avait déjà tiré la sonnette d'alarme en juin contre «la folie dépensière» du rail. «La Suisse gaspille beaucoup trop d'argent en investissant massivement dans les infrastructures, alors qu'il faudrait surtout améliorer l'offre de transports», nous avait-il déclaré. Ce dernier se désespérait du fait que malgré tout cet argent déversé, la part du rail par rapport à la route n'augmentait pas. Il préconisait d'utiliser pleinement les capacités du réseau au lieu de l'étendre constamment.