

Entretenir le rail pour mieux le développer

CHEMINS DE FER Alors que l'entretien du réseau ferroviaire accumule d'importants retards, l'Union des transports publics a appelé vendredi à orienter les priorités vers la maintenance et le renouvellement des infrastructures existantes, avant de lancer de nouveaux grands projets

L'entretien du réseau ferroviaire suisse ne cesse de prendre du retard. Il se chiffre à 9,5 milliards de francs pour les seuls CFF, en augmentation de 1 milliard (+ 12%). D'autres compagnies sont concernées, comme les Chemins de fer rhétiques (RhB). Résultat: les chantiers se multiplient, ainsi que les interventions en urgence, ce qui provoque tout autant de perturbations du trafic. Aujourd'hui, l'Union des transports publics (UTP) tire la sonnette d'alarme: la priorité doit être dorénavant mise sur l'entretien et le renouvellement des infrastructures actuelles, avant de lancer de nouvelles extensions. Tel est en résumé le message que l'UTP a voulu transmettre dans sa prise de position sur le projet Transports'45, rendue publique ce vendredi.

Pour rappel, Transports'45 désigne le vaste processus lancé en janvier 2025 par le conseiller fédéral Albert Rösti, avec l'objectif de fixer les grandes lignes de l'aménagement des infrastructures de transport d'ici à 2045. Basé sur un rapport commandé au professeur de l'EPFZ Ulrich Weidmann, il fait l'objet depuis des mois d'une intense agitation politico-médiatique. Alors que le message final du Conseil fédéral est attendu pour le mois de juin, chaque région du pays cherche à tirer leur épingle du jeu et tente d'imposer ses priorités. La Suisse romande espère voir se réaliser le tunnel Morges-Perroy ou la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds. De leur côté, Bâle et Lucerne rêvent de nouvelles gares, alors que certaines réalisations suscitent de larges controverses, à l'image du tunnel du Grimsel.

Améliorations rapides d'ici à 2030

Pour les entreprises de transport public, cependant, là n'est pas l'essentiel. «Le système ferroviaire doit être considéré dans sa globalité et les aménagements d'infrastructures individuels doivent permettre, en fin de compte, une offre fonctionnelle. C'est pourquoi il faut toujours placer le concept d'offre au premier plan et en déduire les infrastructures», prévient Linus Looser, responsable Infrastructure et membre de la direction du groupe CFF. Avec cette vue globale, l'UTP appelle à entreprendre de nouveaux aménagements «avec modération», tout en s'assurant que ceux-ci ajoutent une réelle plus-value à l'offre globale. Elle demande surtout à la Confédération de donner davantage pour l'entretien à moyen terme. «C'est le maintien des infrastructures qui assure la ponctualité et la fiabilité, c'est comme se brosser les dents pour éviter d'aller chez le dentiste», image Linus Looser.

«Seule une infrastructure bien entretenue permettra de développer le réseau, relève, de son côté, le directeur de l'UTP, Ueli Stückelberger. Cela ne sert à rien de réaliser un tronçon moderne et rapide si, avant et derrière celui-ci, le reste de la ligne n'est pas adapté.» L'organisation n'est pas pour autant opposée aux grands aménagements. «C'est une bonne chose, mais on parle ici souvent de projets d'envergure à l'horizon parfois de 2050; nous devons nous concentrer sur la manière d'améliorer rapidement l'offre pour nos clients d'ici à 2030, voire 2035», note-t-il encore. Aux yeux du directeur de



«Le maintien des infrastructures [...] c'est comme se brosser les dents pour éviter d'aller chez le dentiste»

LINUS LOOSER, RESPONSABLE INFRASTRUCTURE ET MEMBRE DE LA DIRECTION DU GROUPE CFF

l'UTP, cela ne passe pas forcément par d'imposantes réalisations. «Le Verbier Express, qui relie Genève Aéroport aux pistes de ski, ou encore le train direct Genève-Tessin sans changement sont des exemples d'améliorations concrètes de l'offre pour les usagers», illustre encore Ueli Stückelberger, qui évoque aussi des wagons plus adaptés, avec par exemple davantage de place pour les bagages ou les vélos.

Mais les besoins sont immenses pour garantir la qualité, qualifiée de «suffisante à bonne», d'un réseau très sollicité. Depuis l'année 2000, le nombre de voyageurs-kilomètres a doublé en Suisse. La densité du trafic (137 trains de voyageurs par heure en moyenne sur chaque ligne) demeure inégalée en Europe. Dans ce contexte, Daniel Schafer, président de la commission Infrastructure de l'UTP et directeur de la compagnie BLS (Berne-Lötschberg-Simplon), juge indispensable «la prolongation de l'actuel pour mille de TVA pour assurer les moyens du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)». Le Bernois estime qu'il faut maintenant «réfléchir en termes d'étapes, réalisables et qui, à chaque fois, apportent une plus-value aux clients». De leur côté, les entreprises de transport public s'engagent enfin à contribuer à réduire leurs coûts, en augmentant leur efficacité, notamment via la numérisation, ou en collaborant avec l'Office fédéral des transports (OFT) à la simplification des normes.

«La Suisse romande doit être prioritaire»

La prise de position de l'UTP est saluée par la conseillère nationale socialiste Brenda Tuosto, vice-présidente d'Ouest Rail. «Cette posture est la bonne, il est absolument nécessaire de rattraper les retards, souligne la Vaudoise. Les problèmes sur l'Arc lémanique viennent essentiellement du fait que l'entretien n'a pas suivi.» L'élue rappelle que, depuis 2018, l'axe Lausanne-Genève a connu plus d'une centaine de perturbations techniques graves, dont les répercussions se sont fait sentir jusqu'à Zurich. Pour Brenda Tuosto, l'urgence d'un rattrapage prioritaire en Suisse romande doit également être reconnue. «L'Arc lémanique, l'un des poumons économiques de la Suisse, n'a toujours pas de redondance ni de trains à haute capacité, insiste la parlementaire. Et que dire de la vétusté des lignes du Pied du Jura et de la ligne Lausanne-Berne, dont le temps de parcours se rallonge, alors qu'il devrait être d'une heure, selon Rail 2000. Un projet que la population a accepté... en 1987.» ■ Y. P.