

CFF

MICHEL BÉGUELIN: «AVOIR UNE PLACE ASSISE EST UN DROIT FERROVIAIRE»

Réseau saturé, retards à répétition, perturbations de Genève à Saint-Gall. C'est ce que promet le socialiste vaudois Michel Béguelin, à moins que l'on améliore les grandes lignes du Plateau. Pour l'ancien cheminot, il faut réagir si l'on ne veut pas devoir voyager debout.

Par [Yan Pauchard](#) - Mis en ligne le 15.02.2012

Il nous a donné rendez-vous au buffet première de la gare de Lausanne. Evidemment. Michel Béguelin, c'est une vie au service du rail: vingt-trois ans aux CFF puis vingt-trois ans au syndicat des cheminots, sans oublier vingt ans au Parlement, au Conseil national et aux Etats. Aujourd'hui, le socialiste vaudois remonte au front. Avec un groupe d'experts, il propose la création d'une nouvelle ligne sur le Plateau. Un projet aussi ambitieux que remarqué. Il s'explique. Derrière ses allures de vieux sage, l'homme a gardé toute sa flamme.

A 75 ans, après une carrière plus que remplie, vous ferraillez encore et toujours pour défendre les dossiers ferroviaires. Qu'est-ce qui vous motive?

Je suis issu d'une famille de cheminots. Mon grand-père puis mon père ont été chefs de gare à Vallorbe. Moi-même, j'ai commencé commis de gare, avant que ma carrière me conduise à présider la Commission des transports du Conseil national. Le service public au sens noble du terme est ancré en moi. Aux CFF, on était alors investi d'une mission. Il fallait que les trains roulent, que les gens arrivent. Il m'est arrivé d'emmener un passager dans ma propre voiture de la gare de Chavornay à celle d'Yverdon pour qu'il puisse attraper sa correspondance.

Ce n'est plus le cas aux CFF?

A l'époque, nous étions formés à servir le client, à lui proposer la meilleure offre, à rechercher la combinaison de prix optimale pour lui. Maintenant... Déjà, on vous fait faire la queue pour vous pousser à l'automate. Après, au guichet, l'agent – ce sont les ordres venus d'en haut – a vingt-cinq secondes pour servir une personne, quitte à donner le plus gros prix possible. Il s'agit de lui piquer des ronds. Cette dérive me fait grimper les murs.

Comment expliquez-vous cette dérive?

Elle est liée à tous ces effets de libéralisation. On n'offre plus un service à la clientèle. Le client est devenu un coût. Je suis conscient que cela ne sert à rien de vouloir revenir en arrière, ce serait combattre des moulins à vent. On peut cependant améliorer les choses. Et je veux aussi pouvoir bénéficier du modernisme du rail, de cette formidable efficacité, mais pour le mettre au service de la collectivité. C'est ma conviction profonde. Ce n'est pas maintenant que je vais me refaire.

Justement, avec un groupe d'experts, vous venez de dévoiler un rapport ambitieux, Rail2000 plus. De quoi s'agit-il?

Cela fait vingt ans que l'on investit systématiquement sur l'axe nord-sud, les fameuses transversales alpines. Nous disons qu'il est temps d'inverser cette tendance et de revenir en plaine. Le trafic sur le Plateau a explosé, en hausse de 10% chaque année, dépassant largement toutes les prévisions. Nous avons pris du retard.

Concrètement, que proposez-vous?

Principalement, nous demandons la réalisation d'une nouvelle ligne entre Roggwil (BE) et Zurich. Elle permettra de décharger Olten, un noeud ferroviaire vital pour tout le réseau. Chaque jour, 550 trains y transitent. Il y en aura 700 dans cinq ans, 850 à terme.

Est-ce réaliste de vouloir implanter une nouvelle ligne? N'allez-vous pas vous confronter à une montagne d'oppositions?

Nous lançons une idée alternative (ndlr: le projet des CFF prévoit, lui, le quadruplement de plusieurs tronçons de la ligne actuelle entre Olten et Zurich). Nous souhaitons qu'elle soit discutée. Nous n'avons pas d'autres ambitions. Bien sûr, nous pouvons nous heurter à des oppositions. On peut aussi expliquer au peuple suisse qu'il doit se contenter du réseau actuel. Comment les trains passeront-ils à Olten dans dix ans, dans quinze ans? Ils passeront... Mais il y aura des perturbations sur tout le réseau. Cela représentera une dégradation par rapport aux conditions actuelles. Pour moi, c'est inacceptable.

N'est-ce pas curieux de vous voir, vous, le grand promoteur du rail romand, militer pour investir une fois de plus dans la région zurichoise?

Il faut sortir de ces guéguerres entre les régions, entre les cantons. Elles polluent le débat. Les Romands font bloc contre «ces Zurichois qui vont tout nous piquer». En Suisse orientale, on tient le même raisonnement. Nous

devons arrêter avec cet esprit de clocher où chacun défend son tronçon. Quand on investit des milliards, on ne peut pas penser village.

Mais qu'avons-nous à y gagner, nous, Romands?

Tout. Entre Lausanne et Genève, trois trains par heure passent également par le tronçon Olten-Zurich, où il y a déjà deux fois plus de trafic qu'ici. Si c'est perturbé là-bas, nous en subissons les conséquences ici. Nous devons améliorer le cœur du réseau, soit l'axe du Plateau. Avec encore quelques travaux sur la ligne Lausanne-Berne, nous pouvons gagner une demi-heure entre Genève et Saint-Gall.

Peu de monde va de Genève à Saint-Gall. Au lieu d'investir pour gagner trente minutes pour traverser le pays, ne devrait-on pas mieux se concentrer sur les tronçons les plus chargés?

Cette demi-heure gagnée sur cet axe central va se répercuter sur toutes les correspondances, tous les noeuds. Par exemple, elle vous permettra d'améliorer également la ligne du pied du Jura reliant Bienne à l'arc lémanique, qui passe aussi par ce tronçon Olten-Zurich. Et, ensuite, de perfectionner la ligne Bienne-Delémont-Bâle. Notre projet de nouvelle ligne concerne le Lausannois qui se rend à Berne, comme le Jurassien qui descend au Tessin. Il concerne toute la Suisse.

Mais, au final, ce sont encore des investissements pour Zurich alors que Genève et Lausanne...

Vous me parlez de Genève-Lausanne. Mais vous devez savoir que le tronçon Lausanne-Montreux est davantage chargé. Allez prendre le train un vendredi entre 16 h 30 et 17 h 30 en direction du Valais! Vous y verrez – en première classe! – vingt à trente personnes voyageant debout. Les CFF, avec raison, ont pour ambition de généraliser les trains à deux étages. C'est une bonne chose car, en tant qu'ancien cheminot, je ne peux pas accepter l'idée de passagers debout. Une des caractéristiques d'un train efficace, c'est qu'on puisse s'asseoir. Cela fait partie du service. Je me bats contre cette tendance des CFF à tolérer que, pour quinze minutes, les gens peuvent rester debout. Je dis non et j'insiste: la place assise, c'est un droit ferroviaire. Point.

Raison de plus. Comment justifier que l'on remette de l'argent principalement sur la métropole zurichoise?

Il faut lire la presse alémanique. Ça râle drôlement là-bas. De leur côté, les Suisses alémaniques estiment également que l'on donne trop aux Romands. Sur les 3,5 milliards de francs prévus par le Conseil fédéral (ndlr: pour la première tranche du fonds d'infrastructure ferroviaire), plus d'un milliard sera en effet consacré au noeud de Lausanne, qui est actuellement le point faible du système. La gare est trop petite pour accueillir des trains de 400 mètres de long. On doit l'agrandir. C'est une priorité. Si ces travaux ne sont pas réalisés, les trains de 400 mètres ne pourront pas être introduits systématiquement sur la ligne du Plateau. Dans ce cas, les Zurichoïses – je le leur répète – devront voyager debout pendant encore plus longtemps.

«Aujourd'hui, aux CFF, le client est devenu un coût»

Michel Béguelin

Pour agrandir les gares de Lausanne et de Genève, on va détruire des logements. Il y a des résistances. Les comprenez-vous?

Ces résistances sont normales. Dans le cas de Lausanne, elles ont même été créées par Immobilier CFF. Ceux-ci ont simplement convoqué les habitants pour leur annoncer que dans deux ans ils devraient se trouver un autre domicile. Ils n'ont avisé ni la commune ni le canton. Evidemment, la première réaction a été de crier aux «salopards», de prendre un avocat et de mettre sur pied un comité de soutien. Il faut tout reprendre à zéro, rediscuter avec les gens, faire intervenir les services de l'Etat pour les aider à se reloger. Le processus va durer. Mais on va y arriver.

Et à Genève?

C'est très différent. A Genève, c'est une affaire idéologique. Un membre de l'exécutif de la ville (ndlr: Rémy Pagani) a fait du quartier des Grottes son Morgarten et refuse qu'on y touche. Il n'y a rien de rationnel là-dedans. Il faudra bien qu'une solution soit trouvée. Au final, c'est l'intérêt de toute la collectivité en regard de celle d'une collectivité plus petite.

Comprenez-vous cependant la grogne montant autour des CFF?

Absolument.

Il y a eu ces amendes de 90 francs pour tout passager sans billet, ou avec un mauvais billet, sur les grandes lignes. Comment les avez-vous perçues?

Extrêmement mal. Mais les syndicats, où je suis toujours engagé, sont intervenus très fortement auprès des CFF pour corriger le tir. Même si ces derniers ne veulent pas le dire trop fort, ils ont lâché du lest et laissent dorénavant un maximum de souplesse aux agents de train afin de ne pas pénaliser les passagers honnêtes. Il faut néanmoins trouver un équilibre pour ne pas non plus inciter les gens à monter dans le train sans payer leur dû. Ce qui est inadmissible.

Il y a ensuite cette succession de hausses de prix.

Je me bats contre elles. Ça commence à bien faire. Et c'est un comble de voir Mme Leuthard décider d'augmenter le prix du sillon (ndlr: redevance que paient les compagnies à l'Etat pour utiliser le réseau ferroviaire suisse), ce qui va donc induire une hausse des prix de 5% fin 2012. C'est aberrant! C'est un impôt déguisé. Cet argent n'a pas à aller dans les caisses générales de la Confédération. Mais ce qui m'inquiète vraiment, c'est qu'à force de renchérir les tarifs à ce rythme sans qu'il y ait de retour pour eux, les citoyens risquent de refuser de soutenir le rail lors de prochaines votations cruciales, prétextant qu'ils ne font déjà que payer. Il faut enfin se souvenir qu'avec Rail2000, l'objectif était d'améliorer les prestations pour attirer du monde vers les transports publics. On ne peut pas juste dire maintenant aux usagers: vous êtes venus, tant pis pour vous.

L'illustré, No 7, 15 février 2012, pp. 52-55