

La Confédération dépense et les usagers du rail compensent

Le casse-tête politico-financier des investissements d'infrastructure

Michel Béguelin - 14 novembre 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32382>

Le Conseil fédéral a choisi la variante la plus élevée. Il propose une somme de [11,5 milliards de francs](#) pour le financement des [projets à réaliser](#) d'ici 2035. La consultation des cantons se terminera le 15 janvier. En l'occurrence, le terme «consultation» recouvre une lutte intense pour faire avancer tel ou tel projet, en particulier face à la boulimie zurichoise.

Et voilà que l'ancien CEO des CFF, [Benedikt Weibel](#), jette un gros pavé dans cette mare agitée: «*Chaque tranche de 100 millions investis dans l'infrastructure, engendre des coûts d'exploitation et d'entretien supplémentaires de 4% par an.*» Pour faire simple, appelons cela la «*formule Weibel*».

Benedikt Weibel, patron des CFF de 1993 à 2006, fut un dirigeant apprécié, à la fois d'une grande partie de la politique et des cheminots: pragmatique et dynamique, un acteur majeur de la réalisation des concepts Rail 2000 et Nouvelles transversales alpines, donc du succès du rail suisse. Il a personnifié ce succès. Et il l'a fait rayonner: il fut aussi membre du conseil de la SNCF et surtout président de l'[Union internationale des chemins de fer](#) (UIC) dont le siège se trouve à Paris. Aujourd'hui retraité actif, il dirige la petite compagnie

privée autrichienne Westbahn – une quinzaine de trains – qui exploite la niche des liaisons rapides entre Salzburg et Vienne. A son niveau, un jouet non pas Märklin, mais Stadler. En parallèle, il a enseigné la «*pratique du management*» jusqu'en 2016 à l'Université de Berne.

L'avis d'une telle personnalité, alliant expérience professionnelle et connaissances avancées, compte beaucoup. Mais mettre le doigt là où ça fait mal est une chose, suggérer un remède, une autre chose. Question solution, la déception est grande. L'augmentation dénoncée des coûts d'exploitation ferroviaire est-elle une spécialité helvétique? Quelles en sont les causes spécifiques? Et comment font les autres réseaux qui investissent aussi massivement dans le rail, Chine et Japon par exemple? L'ancien président de l'UIC n'en dit rien.

Certes, il cite le prix élevé des tarifs suisses, les nouveaux concurrents du rail, les progrès de la numérisation, des éléments déjà connus et plus ou moins pris en compte. Mais concrètement, Benedikt Weibel ne fait qu'évoquer des généralités du genre «*il faut moins investir dans le béton*» ou encore «*il faut jouer avec des tarifs différenciés pour mieux remplir les trains*». Un

peu court.

A travers les Alpes

L'exploitation des transversales alpines influence fortement l'ensemble du réseau. Le tunnel de base du Gothard, avec ses contraintes d'exploitation voyageurs et marchandises totalement contradictoires, devient un boulet financier ([DP 2150](#)) toujours plus lourd pour les CFF. Mais un boulet tabouisé. Les CFF foncent obstinément à 250 km/h dans le tunnel des chiffres rouges, alors que les solutions rentables sont connues et pratiquées avec succès dans le tunnel sous la Manche, par exemple. Mais la Suisse ne veut pas le savoir... Se croit-elle la meilleure?

Le cas du Lötschberg est différent: la ligne est rentable, mais elle pourrait l'être bien plus si la partie du tube déjà percée depuis 2007 pouvait être mise en exploitation. Or une quinzaine de kilomètres de tunnel vont rester inemployés sur un axe saturé à simple voie, et cela va durer bien au-delà de 2035. Avec quels coûts cumulés pour les contribuables et les clients?

Bien pire encore. L'Office fédéral des routes vient de publier le détail des travaux pour le percement du deuxième tube routier du Gothard: aussi 15 kilomètres de tunnel à

percer dès 2020 environ, pour [deux milliards](#) de francs.

Ainsi, en trafic transalpin, selon le Conseil fédéral, la Suisse disposera vers 2028, du côté rail, de 15 kilomètres non utilisés au Lötschberg de base, alors qu'un nouveau tube routier, de même longueur, sera mis en service au Gothard... En totale contradiction avec l'objectif toujours confirmé par le peuple du nécessaire transfert de la route au rail - pour ne rien dire des cars intervilles.

Plateau et Jura

Le tronçon central Olten - Zurich est le plus chargé du réseau. Les CFF veulent porter sa capacité à plus de 800 trains par jour à l'horizon 2030. Dont 396 trains de marchandises pour le seul trafic interne.

Pour la même échéance, la [SA Cargo Sous Terrain](#) veut construire, sur le même tronçon, «avec l'appui - de principe - du Conseil fédéral», un tunnel réservé exclusivement à un système de transport des marchandises automatisé, première étape d'un axe est-ouest complet. Désormais, ce projet privé est sérieux. Il regroupe des actionnaires de poids, tous [professionnels](#) de la logistique, de la grande distribution et de la finance. Surtout, il est beaucoup plus porteur d'avenir à l'heure de la numérisation que la technique ferroviaire traditionnelle. Mais qui va vouloir éviter les investissements inutiles actuellement programmés? Des

milliards sont en jeu pour l'économie nationale et les consommateurs.

Le paquet à 11,5 milliards annoncé par le Conseil fédéral prévoit une concentration des investissements dans la région zurichoise avec trois gros morceaux: les deux tunnels de Brüttener et du Zimmerberg II ainsi qu'un nouveau tronçon en gare de Stadelhofen. Ce dernier cas est frappant. Juste avant la mise en service en 2015 de la nouvelle ligne transversale Löwenstrasse - aux coûts d'exploitation démesurés - le projet de Stadelhofen qui ne concerne que le RER cantonal, voire local, figurait sur la liste des projets nationaux «à étudier plus tard». Maintenant, il figure en tête de ceux à réaliser avec, en plus, une participation de la Confédération des deux tiers, comme s'il s'agissait d'une grande ligne!

Quant à la [ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds](#), elle a été mise au rang de «grande ligne» dans le cadre de la procédure séparée du renouvellement des concessions. Le projet du Conseil fédéral sur les investissements propose de rénover le tracé actuel à voie unique, complètement suranné. Il s'agit de supprimer le rebroussement de Chambrien et de créer un ou deux îlots de double voie pour faciliter les croisements. Coût prévu: 720 millions de francs. Et tout cela pour un gain de quelques minutes qui n'améliorerait en rien la situation concurrentielle défavorable du rail par rapport

à la route.

A comparer avec le projet de tunnel direct pour 990 millions qui permet un parcours en 14 minutes, donnant ainsi un avantage décisif au rail dans l'avenir, avec en plus toutes les possibilités d'automatisation.

Il faut aussi considérer un autre élément de comparaison essentiel: le montant «fédéral» de 720 millions pour l'ancienne ligne ne tient pas compte des pertes de trafic ni de leurs effets sur ce marché durant les années de graves perturbations dues aux travaux, avec entre autres la fermeture de la ligne durant huit mois en 2021. En cette période de concurrence intense, restera-t-il encore des clients lorsque cette «grande ligne» sera rénovée? Le tunnel direct éviterait ce handicap majeur.

A noter le sujet brûlant du financement: cette variante optimale impliquerait, selon les complexes dispositions réglementaires actuelles, une participation du canton de 390 millions, qui augmenterait chaque année d'ici la réalisation... Soit une charge proportionnellement beaucoup plus lourde pour le canton de Neuchâtel que le cas de Stadelhofen pour celui de Zurich.

La révélatrice «*formule Weibel*»

Les exemples précités révèlent la diversité des causes expliquant l'augmentation des coûts d'entretien et d'exploitation générée par les

investissements ferroviaires.
Choix stratégiques déficients,
visions trop partielles, manque
de coordination, prestige mal
placé, incohérences politiques,
répartition biaisée des charges

financières, tous ces éléments
jouent leur rôle selon les cas.

Or c'est au stade préalable des
grands projets que le mal se
révèle le plus grand. D'autre

part, il semble bien que la
«*formule Weibel*» ne concerne
pas que le rail. La route est
aussi en cause. On demande
d'urgence des algorithmes
fédéraux performants.