

# Des fonds privés pour développer le rail

**MOBILITÉ** L'association, Swiss-Railvolution, s'est constituée à Berne. Elle promeut le développement des projets ferroviaire

BERNARD WUTHRICH, BERNE

🐦 @BdWuthrich

Vingt milliards de francs sont à disposition pour étendre l'infrastructure ferroviaire d'ici à 2035 et une tranche supplémentaire d'environ 5 milliards est envisagée à l'horizon 2040. Mais les projets annoncés par les cantons représentent une cinquantaine de milliards. Il y aura des déçus. A l'heure où les transports publics sont considérés comme un vecteur clé de la protection du climat, certains se demandent s'il ne faudrait pas inverser la focale. C'est le cas de l'association Swiss-Railvolution, créée hier à Berne.

«Avec le fonds de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), on a fixé l'enveloppe disponible et décidé ensuite de ce qu'on allait pouvoir faire avec. Or, c'est l'inverse qu'il faut faire: définir un objectif et se donner les moyens de l'atteindre. C'est parce qu'on s'est trop focalisé sur l'argent qu'on a arrêté d'être visionnaire», diagnostique le municipal de Lugano et ancien conseiller aux Etats Filippo Lombardi, président de l'association. Il cite l'exemple du tunnel de base du Lötschberg: «Faute de moyens, on l'a construit à voie unique sur une partie de sa longueur. Or, on prévoit maintenant de le doubler intégralement. Mais ça coûte beaucoup plus cher que si on l'avait fait tout de suite.»

## Rééquilibrer le réseau

Pourquoi une association de plus? «SwissRailvolution regroupe neuf organisations et ambitionne de devenir la faïtière de tous ceux qui s'intéressent à la mobilité ferroviaire», répond le centriste tessinois. En font partie Ouestrail, Alprail, l'Initiative des Alpes, Pro Gottardo, Pro Bahn Suisse, la Communauté d'intérêts pour les transports publics du nord-ouest (IGöv), l'Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils (USIC) et le constructeur Stadler.

SwissRailvolution s'appuie sur le principe de «croix fédérale de la mobilité» (un axe est-ouest sur le Plateau, un axe nord-sud à tra-



**«Les caisses de pension ont des milliards à placer. Elles peuvent le faire ailleurs que dans l'immobilier»**

FILIPPO LOMBARDI, PRÉSIDENT DE SWISSRAILVOLUTION

vers les Alpes) et sur un postulat déposé en 2017 par Olivier François (PLR/VD), qui a été adopté par le Conseil des Etats. Le sénateur vaudois, vice-président de Swiss-Railvolution, demande un plan directeur pour la vision future du réseau ferroviaire en termes de capacité, de vitesse et de surfaces nécessaires pour son développement. L'Office fédéral des transports travaille à l'élaboration d'un scénario Rail 2050, sur lequel le parlement devrait se déterminer en 2026.

«Avec notre démarche, nous espérons éviter une nouvelle guerre de tranchées entre les régions et rééquilibrer un réseau qui ne l'est pas. Zurich, qui avait mis la Confédération sous pression en préfinançant les travaux jugés nécessaires, a une longueur d'avance. Aujourd'hui, la vitesse des trains se situe autour de 90 km/h en Suisse occidentale et en Suisse orientale alors qu'elle atteint 170 km/h entre Berne et Zurich. Ce n'est pas normal», résume-t-il.

Sachant que les moyens publics disponibles ne sont pas extensibles, où trouver l'argent manquant? «Les caisses de pension ont des milliards à placer. Elles peuvent le faire ailleurs que dans l'immobilier», lâche Filippo Lombardi. La question de la base légale, voire constitutionnelle de ces investissements privés reste pour l'instant ouverte. ■