

L'édito

Ariane Dayer
Rédactrice
en chef



Bagnole Land

On a dû rater quelque chose. Forcément. Quelqu'un, quelque part, a oublié de nous prévenir que tout avait changé, qu'il s'agissait désormais de miser sur la voiture. Que cette belle injonction du transfert de la route au rail était du flan baveux.

Comment comprendre autre chose puisque, la semaine où l'annonce des nouveaux horaires CFF crée la polémique en Suisse romande, le Conseil fédéral fait savoir qu'il est favorable à une autoroute à six voies entre Lausanne et

Genève? Vous étiez agacé par le rallongement du temps de trajet de train dans l'arc lémanique? Youpi, vous pourriez vous rabattre sur la route. Bienvenue à Bagnole Land.

Le télescopage de ces annonces en suit un autre puisque les horaires fâcheux ont été donnés juste après la présentation des hausses de tarifs CFF. Autant de preuves d'une absence totale

de sensibilité politique. À Berne, décidément, les gens travaillent enfermés dans leurs bureaux, fenêtres murées, ils ne regardent jamais ce qui se prépare ni à l'étage au-dessous ni dans le bâtiment d'à côté.

Hélas, ce manque de coordination n'a d'égal que le nôtre. Parce que les Romands, fâchés par le rallongement global des temps de parcours en train depuis décembre 2024 - comme ils l'ont été devant d'innombrables décisions des CFF ces vingt dernières années -, n'ont toujours pas appris à unir leurs forces. Renens rit, Genève pleure, Lancy est content, Neuchâtel effaré, le Chablais soulagé, chacun regarde son petit bout de rail. Allez fédérer un lobby avec des émotions aussi contradictoires! Une force politique efficace ne se fait pas au microscope.

L'enjeu est pourtant bien présent. En Suisse, le réseau ferroviaire n'est pas seulement une question de mobilité locale, il y va du lien entre les régions linguistiques, de l'identité nationale. On veut nous faire croire aujourd'hui que les récentes décisions permettront à la Suisse romande de rattraper son retard en matière de structure ferroviaire. Une rengaine tellement répétée qu'elle sonne creux. Pour les Alémaniques, les Romands aiment trop la voiture? Qu'ils nous permettent enfin le rail.

À LIRE EN PAGES 2-3

ariane.dayer@lematindimanche.ch

HORAIRE 2025 La suppression de la ligne directe du pied du Jura est le dernier exemple d'une longue liste de galères. De quoi s'interroger sur le lobbying romand.

FLORENT QUIQUEREZ
florent.quiquerez@lematindimanche.ch

La grogne ne faiblit pas. Dix jours après que l'horaire CFF 2025 a été dévoilé, les critiques sur la baisse de l'offre continuent de se faire entendre à droite et à gauche. De nouvelles villes ont aussi rejoint la fronde pour sauver la ligne du pied du Jura. Et si la polémique prend, c'est que cette coulèvre n'est pas la première que les Romands doivent avaler.

Du Jura à Genève, on s'accorde sur un point: jamais les CFF n'auraient osé imposer ça à Zurich. Le lobby romand serait-il aussi faible que cela? Un premier élément de réponse se trouve peut-être dans le fait que le reste de la Suisse ne s'intéresse pas du tout aux problèmes de l'horaire 2025. Le thème a été à peine effleuré dans les médias alémaniques.

Alors, c'est clair, tous les élus fédéraux commencent par dire que les Romands savent se serrer les coudes quand il le faut, mais qu'ils restent minoritaires. Ils ajoutent que notre région a vingt-cinq à trente ans de retard sur la Suisse alémanique. Et de souligner que l'horaire 2025 vise à effectuer des travaux nécessaires pour ce rattrapage. «Lorsque les Zurichois réfléchissaient à développer leur réseau ferroviaire, l'arc lémanique ne jurait que par l'autoroute», image Roger Nordmann (PS/VD). Cela étant dit, lorsqu'on creuse on découvre que l'unité craquelle assez souvent. Les Romands réagissent presque de façon clanique pour défendre leur pré carré. Aussi bien au niveau des cantons que des élus fédéraux. «En matière d'infrastructure, le lobby romand n'existe pas», lâche un connaisseur du dossier.

La cacophonie qui entoure l'horaire 2025 est criante. Sur fond de campagne électorale, les élus se lancent des peaux de bananes, s'accusant les uns les autres de ne pas avoir été là au bon moment pour éviter la situation actuelle ou d'avoir privilégié les RER au détriment des lignes rapides. Et inversement. «Ça part dans tous les sens, on est loin de l'union sacrée», admet Manfred Buhler (UDC/BE).

Depuis une semaine, on voit aussi les villes qui s'opposent frontalement aux cantons. Ces derniers se sont certes battus contre les CFF pour obtenir l'horaire le moins mauvais possible - et pour avoir pris connaissance de la première version, ils n'ont pas démerité - mais en jouant aux pompiers, la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) se retrouve à devoir défendre un projet dont les contours lui ont été imposés.

«L'erreur a été de s'associer aux CFF pour présenter l'horaire, réagit Delphine Klopfenstein Broggin (Verts/GE). Non seulement les cantons ont donné l'impression qu'ils cautionnent cette dégradation de l'offre, mais stratégiquement, ils ont perdu l'occasion de créer un vrai rapport de force au niveau national. Et d'obtenir d'autres compensations plus tard.»

Communication «catastrophique»
Marianne Maret (Centre/VS) ne comprend pas que la CTSO n'ait pas pris le soin d'avertir les villes, alors que les élus fédéraux,



eux, ont été informés. «La communication est catastrophique, juge la sénatrice. Trouver une solution est un casse-tête chinois, personne ne remet cela en cause. Mais pour que les uns et les autres puissent s'approprier un projet, il fallait mettre tout le monde autour de la table.»

Au sein de la CTSO, on admet des erreurs de communication. Mais son président, le conseiller d'Etat fribourgeois Jean-François Steiert, insiste sur trois points. «Pour la première fois, nos sept cantons ont réussi à

sions au sein de la CTSO ont été «musclées». «Il y a des mâles et femelles alpha. On n'a pas l'impression qu'ils s'entendent», confie une source. D'ailleurs, Neuchâtel s'est retrouvé isolé. Entre la liaison Genève-Lausanne et l'accès à l'arc jurassien, les cantons de Vaud et Genève n'ont pas hésité longtemps. Valais, Jura et Fribourg n'ont pas bronché.

«Genève doit mieux défendre ses intérêts au sein de la vision romande, admet Delphine Klopfenstein Broggin. Le canton se contente de nouveaux arrêts sur la ligne qui va à Annemasse, mais ne voit pas de problème à ce qu'il n'y ait plus de liaison directe entre Genève et Bâle, les deux plus grandes villes du pays après Zurich, ce que je regrette. Même si au final la vraie responsabilité revient aux CFF et à l'OFT qui doivent beaucoup mieux intégrer la Suisse romande dans leur stratégie nationale.»

Ce manque d'unité n'étonne pas les régions périphériques. «Les intérêts sont divergents entre l'arc lémanique et le reste de la Suisse romande, note Charles Juillard (Centre/JU). Et au sein de l'Association Oustrail, on a parfois l'impression qu'après Yverdon, il n'y a plus rien. Mais nous travaillons à l'unité de la région.»

Le cas de Oustrail, association qui a pour objectif de promouvoir le développement

«Ça part dans tous les sens, on est loin de l'union sacrée.»

Manfred Buhler (UDC/BE)

parler d'une seule voix. Cette union a permis de faire plier les CFF pour qu'ils revoient l'horaire. Et des compensations ont été obtenues. Il était donc normal que les cantons prennent leurs responsabilités en assumant avec les CFF, la solution trouvée.»

Quelques coups de téléphone permettent toutefois de comprendre que les discus-

Les galères des quinze dernières années

2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013

LE POINT NOIR DE FLAMATT

Point le plus délicat de la ligne Berne-Fribourg, la section Flamatt-Schmitten traverse une zone géologique instable. En 2007, un incident provoque une interruption de plusieurs semaines. En 2017, le Conseil fédéral renonce toutefois à construire un contournement.

PLUS DE LIAISON DIRECTE VERS BÂLE

En 2015, les CFF suspendent la liaison directe entre Bâle et l'arc lémanique via Delémont en raison de travaux prévus à Lausanne. La ligne n'a toujours pas été remise en service. Son rétablissement devrait intervenir en 2026 vers Lausanne, mais plus vers Genève.

NEUCHÂTEL, PRIVÉ DE TGV

En 2015, Lyria - codétenue par la SNCF et les CFF - annoncent que les TGV Berne-Paris ne passeront plus par Neuchâtel, mais par Bâle, l'itinéraire étant devenu plus attractif avec l'ouverture de la ligne Rhin-Rhône. En 2020, la ligne directe Berne-Paris est supprimée.





Jean-François Steiert (à g.), conseiller d'État du canton de Fribourg et président de la CTSO, et Vincent Ducrot, CEO des CFF, présentent le nouvel horaire 2025, qui suscite une rare polémique en Suisse romande. Keystone/Jean-Christophe Bott

du rail en Suisse occidentale, est assez symptomatique de cette Suisse romande qui peine à tirer à la même corde. Car avant d'être présidée par Olivier Français (PLR/VD), c'était l'ex-sénateur Claude Hêche (PS/JU) qui était aux commandes. Et à l'époque, les élus de l'arc lémanique critiquaient une association trop tournée vers le nord-ouest du pays... De cette tension est toutefois née une volonté de défendre ensemble des projets communs. Durant quelques années, le lobby romand a gagné. Oubliant les guerres de clocher, les élus ont réussi à faire voter des crédits pour leurs projets. Mais cet élan n'a pas vraiment été suivi d'effets concrets. «Notre problème, c'est la préparation technique des dossiers, explique Roger Nordmann. Nous n'avons pas les moyens de Zurich ou Berne, qui ont développé des masters plans pour les études préliminaires.» Deux autres éléments ont joué dans ce coup de mou du lobby romand. Il y a d'un côté l'arrivée du FAIF, le fonds ferroviaire. Croyant que les problèmes de financement étaient réglés, les Romands se sont comme endormis sur leurs lauriers. De l'autre, il y a eu la reprise du Département des transports par Simonetta Sommaruga. «Pour elle la Romandie n'était pas une priorité. Albert Rösti y est bien plus sensible», confie un

élu. Le Bernois a d'ailleurs reçu lundi une délégation de la CTSO. Dernière désillusion, plus récente: Vincent Ducrot. Avec un patron des CFF fribourgeois, les Romands pensaient avoir un allié de poids. C'était oublier l'importance des Zurichois au sein de l'entreprise. D'ailleurs, une partie de la direction ne voyait pas vraiment l'intérêt de revoir la version initiale de l'horaire 2025. Et si une négociation a finalement pu être lancée, il y avait une condition à remplir: ne pas toucher aux horaires côté alémanique. En clair, les chantiers sont en Romandie, à eux de se débrouiller. Mais Vincent Ducrot a aussi fait quelques boulettes en termes de communication. Dont la dernière cette semaine en évoquant dans les médias alémaniques la nécessité de travaux entre Berne et Olten, ligne déjà privilégiée en Suisse. Ce timing quelques heures à peine après l'annonce de la dégradation des liaisons romandes a suscité des poussées d'urticaire. Tout cela pour revenir à la question initiale: le lobbying des Romands est-il en panne? Charles Juillard a cette réponse implacable: «Tout le monde vous dira que le job a été fait, et je veux bien le croire. Mais si on en est là aujourd'hui, c'est que quelque chose n'a pas joué quelque part. Et de loin, pas seulement dans le lobbying», conclut-il.



Keystone/Laurent Gillieron

LE VALAIS ET SES TRAINS À DEUX ÉTAGES
Les Valaisans ont dû attendre 2018 pour voir des trains à deux étages. Le temps d'adapter le réseau. Et encore, il s'agissait de quelques liaisons par jour. Ce n'est pas la seule fois que le canton passe dans les derniers, lui qui s'est coltiné longtemps des wagons non climatisés.



Keystone/Jean-Christophe Bott

LE TROU DE TOLOCHENAZ
En 2021, la ligne CFF Lausanne-Genève est totalement paralysée par l'apparition de deux cavités en bord de voie, à la hauteur de Tolochnaz (VD). Retards et suppressions se poursuivront les jours suivants mettant les nerfs des passagers à cran. L'affaire relance le débat sur la nécessité d'une troisième voie.

3 | 2014 | 2015 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023

MARCHE FORCÉE POUR LES BIENNOIS
La gare de Berne est saturée. Pour accueillir tous les trains, un nouveau quai est construit à 785 m du hall central. De toutes les liaisons, c'est le direct Bienne-Berne qui est sacrifié. Depuis 2019, les voyageurs se coltinent cinq minutes de marche supplémentaire.



Keystone/Jean-Christophe Bott

GARE DE LAUSANNE
Annoncée en mars 2023, la nouvelle provoque une onde de choc: après une interruption des travaux, qui avait déjà suscité la grogne, les CFF et l'OFT annoncent un nouveau report du chantier de la gare de Lausanne. La mise en service est désormais envisagée pour 2038.

«Les politiques ont alerté les CFF»



OLIVIER FRANÇAIS
Conseillers aux États (PLR/VD)
et président de Oustrail

La Suisse romande est-elle sacrifiée avec ce nouvel horaire?
Sacrifiée est un grand mot. L'utilisateur pourra prendre son train et les horaires seront tenus. Même si elle n'est pas de qualité, la prestation est assurée. Le vrai scandale, c'est qu'on n'a pas entretenu suffisamment notre réseau durant ces vingt dernières années. Depuis Rail 2000, on se contente de mettre du sparadrap sur les lignes. On en paie les conséquences.

Est-ce la faute des Romands, qui n'ont pas su alerter les CFF?
On peut toujours attaquer le politique. Mais ici, il s'agit avant tout de problèmes techniques. L'organe de surveillance, qui est l'Office fédéral des transports, aurait dû rendre attentif les CFF que les parts d'entretien étaient trop importantes côté alémanique et pas suffisantes en Romandie pour garantir la substance. Il y a des règles de durabilité de caténaires, de signaux électroniques, de rail ou de ballast. Mais pour comprendre ces enjeux, il faut être du métier, et je connais peu de cheminots au parlement. J'ai alerté les CFF, mais le directeur de l'époque Andreas Meyer m'avait rétorqué que tout allait bien. On a la preuve que ce n'était pas le cas.

Vous êtes ingénieur. Cet horaire est-il vraiment la moins mauvaise solution?
La planification d'un système de transport est très complexe. Quand, en mars 2022, ce projet a été soumis aux cantons - Oustrail était associé - il y a eu une levée de boucliers en particulier de la Suisse occidentale. Pendant une année, les sept conseillers d'État de tous bords politiques ont travaillé avec les CFF pour arriver à cette solution. Il y a assurément plus de perdants que de gagnants. Les temps de déplacement s'allongent et il y a une rupture de charge pour le pied du Jura vers Genève. Mais en contrepartie, le pied du Jura profite d'une cadence à la demi-heure vers Lausanne et une cadence à la demi-

heure sur Genève avec un changement. Il faut se rendre compte que dans ce casse-tête, il fallait aussi intégrer le passage des trains de marchandise.
Quand Vincent Ducrot, un Romand, a été désigné à la tête des CFF, il y avait beaucoup d'attentes. Vous déçoit-il?
Il a pris le taureau par les cornes en insistant sur l'importance de garantir l'entretien du réseau. Et jusqu'à tout récemment, je n'étais pas déçu. Mais quand il annonce cette semaine qu'il faut partir sur un grand projet entre Olten et Zurich - alors que la vitesse commerciale est déjà de 175 km/h - je ne peux pas cautionner ces déclarations, d'autant plus que l'exercice de l'horaire 2025 montre clairement que les priorités concernent aujourd'hui les nouvelles lignes Lausanne-Genève et Lausanne-Berne.

Pourquoi ces propos vous dérangent-ils?
Cette déclaration va à l'encontre de la pression politique que je mets depuis 2007 avec mon projet de «Croix fédérale de la mobilité», soutenu par le parlement, qui vise à augmenter la vitesse commerciale en Suisse occidentale et orientale. Ces projets sont sur la table des CFF et de l'OFT. Il y a des ébauches de solution, mais on a perdu dix ans. Et ce, uniquement parce que ces lignes sont un peu moins rentables. Mais si elles le sont moins, c'est parce qu'elles ne sont pas assez attractives. Mais ça, ni la Berne fédérale, ni M. Ducrot ne veulent l'entendre. Ils ne pensent qu'à augmenter la rentabilité des lignes les plus performantes.

«Ils ne pensent qu'à augmenter la rentabilité des lignes les plus performantes.»

Les Romands vont payer leur billet plus cher, mais l'offre sera réduite. On marche sur la tête?
On peut se poser la question d'une diminution des prix pour les régions touchées, mais d'un autre côté l'offre en termes de volume et de prestations reste identique. À voir si les autorités, notamment cantonales, sont prêtes à mettre les moyens financiers. Compte tenu de ses déficits colossaux - plus de 4 milliards - je ne pense pas que la Berne fédérale le fasse. D'autant plus que dans la cadre des mesures d'économie, on propose de couper dans l'apport de la Confédération pour le transport régional.