

Financement ferroviaire



Les travaux prévus en gare de Nyon pourraient bien pâtir des économies demandées aux CFF. VANESSA CARDOSO

La Confédération veut encore tailler dans le rail

Des parlementaires romands s'inquiètent que l'Office fédéral des transports demande plusieurs centaines de millions de francs d'économie aux compagnies ferroviaires.

Renaud Bournoud

L'envie de sabrer dans les finances du rail semble insatiable du côté de Berne: 150 millions de moins par année pour le Fonds d'infrastructure ferroviaire, une baisse de 7,8% des moyens alloués au trafic régional voyageurs en 2024. À la lecture de trois interpellations similaires déposées mercredi aux Chambres fédérales, on apprend maintenant que «l'Office fédéral des transports demande plusieurs centaines de millions de francs d'économie» aux compagnies ferroviaires dans le cadre des négociations sur les prochaines conventions de prestations pour la période 2025-2028.

Ces conventions conclues entre la Confédération et les compagnies comprennent notamment l'entretien, la sécurité, mais aussi la modernisation des installations. En coulisses, on articule un montant de 1,4 milliard d'économies demandées aux CFF. Ces nouvelles coupes inquiètent particulièrement en Suisse romande, où l'horaire CFF 2025 dégrade toutes les liaisons en raison de la vétusté des infrastructures. La salve d'interpellations corédigées par les conseillers nationaux Olivier Feller (PLR/VD) et Marie-France Roth Pasquier (Le Centre/FR), ainsi que le sénateur Charles Juillard (Le Centre/JU), demandent au Conseil fédéral de s'expliquer.

Chantiers reportés

Les interpellateurs relèvent que ces économies auront «un impact dans la réalisation à temps du renouvellement des infrastructures, une nouvelle prio-

«D'un côté, on réduit l'apport financier et de l'autre on demande des économies. N'est-ce pas paradoxal?»



Olivier Feller,
conseiller national (PLR/VD)

«On reproche souvent aux Romands d'être trop tendres, alors là on tape du poing sur la table.»



Charles Juillard,
conseiller aux États (Le Centre/JU)

● **Lausanne-Genève** Les Chambres fédérales semblent concernées par les retards ferroviaires dont souffre la Suisse romande. Il faut dire qu'un train qui perd des minutes sur les bords du Léman arrive en retard à Saint-Gall. Le conseiller aux États Olivier Français (PLR) et le conseiller national Roger Nordmann (PS) ont mené une action concertée pour faire avancer le projet d'une nouvelle ligne entre les deux capitales de la métropole lémanique. Les deux Vaudois ont déposé mercredi, chacun dans leur Conseil, la même motion qui demande au Conseil fédéral de «définir des mesures pour augmenter la redondance et la capacité de la ligne ferroviaire entre Lausanne et Genève, d'intégrer les mesures

risation des chantiers et surtout une mise à niveau reportée des installations, notamment l'accès pour les personnes à mobilité réduite».

Contacté, l'Office fédéral des transports (OFT) répond qu'il «ne s'agit pas pour les gestionnaires d'infrastructures (*ndlr: compagnies ferroviaires*) d'«économiser», mais de réfléchir à comment mettre leurs besoins en adéquation avec les moyens qu'ils peuvent escompter de la part de la Confédération». L'Office rappelle qu'un «total de 14,4 milliards a été libéré pour les conventions de prestations 2021-2024». Pour les prochaines conventions, l'OFT assure qu'il est encore trop tôt pour communiquer les «valeurs cibles», car le «processus décisionnel» est en cours. Cependant, ces données seront bientôt rendues publiques dans le cadre de la procédure de consultation que le Conseil fédéral devrait ouvrir d'ici à deux semaines.

Une politique en décalage avec les besoins

Olivier Feller se demande si cette politique n'est pas en décalage avec les besoins ferroviaires. Par exemple, ces économies pourraient avoir un effet sur les tra-

voux prévus en gare de Nyon. «D'un côté, on réduit l'apport financier au Fonds d'infrastructure ferroviaire parce que la Confédération estime qu'il est trop doté par rapport à l'avancement des projets, et de l'autre on demande des économies aux compagnies ferroviaires. N'est-ce pas paradoxal?» questionne le conseiller national de Genolier.

Le Jurassien Charles Juillard estime, lui, que ces économies sont «contraires à l'urgence de la situation» dans laquelle se trouve la Suisse romande pour la mise à niveau de ses infrastructures. «On reproche souvent aux Romands d'être trop tendres, alors là on tape du poing sur la table, lâche le conseiller aux États. D'après nos informations, le projet d'horaire 2035 s'annonce encore plus catastrophique que l'horaire 2025. Nous voulons donc agir en amont.»

Si ces économies se font, «s'en est fini de Rail 2000», déplore le sénateur. On s'achemine tout droit vers une rupture de charge à Berne. Autrement dit, il n'y aura plus de train direct entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. Ça officialisera l'apparition d'un réseau ferroviaire à deux vitesses.

Pression pour une nouvelle ligne

aux programmes d'aménagement et de prévoir les crédits nécessaires». La motion Nordmann a été signée pas 107 conseillers nationaux (sur 200) de tous les partis et provenant toutes les régions du pays. Celle d'Olivier Français a été paraphée par 21 sénateurs (sur 46). «Nous voulons marquer le coup, note Roger Nordmann. Ça met la pression sur le Conseil fédéral.» Le conseiller national poursuit: «L'idée est d'avoir le projet et le financement de cette nouvelle ligne, ou en tout cas une bonne partie, dans le message 2026 du Conseil fédéral.» Olivier Français rappelle, lui, que «le trou de Tolochenaz a démontré, si besoin était, la nécessité d'une ligne redondante à l'actuelle pour assurer la

continuité du service». La liaison Lausanne-Genève est un des tronçons ferroviaires les plus chargés de Suisse. Avec la liaison Lugano-Chiasso, c'est le seul tronçon d'importance nationale qui n'a pas de solution de secours. Les deux motionnaires relèvent qu'une partie de l'infrastructure date des années 60. Des travaux pour la renouveler sont donc indispensables. Ce qui va générer des perturbations considérables. «Cette pression sur la ligne va aggraver les problèmes de fiabilité et de disponibilité sur l'entier de la ligne Saint-Gall-Genève», relève leur texte. Le Conseil des États pourrait traiter cette motion en septembre. Ce qui permettra d'avancer rapidement au Conseil national. **RBO**