

Pierre Veya
Chef de la
rubrique
Économie



L'excuse des CFF

Une place de la Gare à Lausanne déglinguée. Des horaires qui se dégradent pour plusieurs années. Des trains surchargés aux heures de pointe et, il y a quelques jours encore, l'annonce de nouvelles perturbations. La cascade des mauvaises nouvelles n'en finit plus. La faute à qui? À d'innombrables instances politiques et administratives. Qui ont perdu le contrôle d'une ex-régie dépassée par le rythme de croissance de la mobilité d'un pays qui frôle les 9 millions d'habitants mais qui vit encore avec une planification des années 1980 et une infrastructure conçue au temps des trains à vapeur.



À Berne, on s'occupe beaucoup du court terme et peu de l'avenir à 30 ou 50 ans, le temps minimal pour les investissements dans de telles infrastructures.

L'irrégularité dangereuse et quasi permanente dans laquelle s'enfoncent les CFF, comme tant d'autres réseaux ferroviaires en Europe, est le résultat de sous-investissements dans l'entretien et la construction de nouveaux tronçons. Pilotées à leur création par des ingénieurs, les compagnies de chemin de fer le sont aujourd'hui par des managers obsédés par la maîtrise des coûts qu'on leur impose et très peu par la prospective. L'Office fédéral des transports a bien tenté de reprendre les choses en main,

mais tout indique qu'il a échoué et même aggravé les choses dans le cas de la gare de Lausanne. Le Département fédéral des transports, de la communication et de l'énergie (Detec)? Le conseil d'administration des CFF? Des instances faibles, qui se renvoient la balle. À Berne, on s'occupe beaucoup du court terme et peu de l'avenir à trente ou cinquante ans, l'échelle de temps minimale pour les investissements dans des infrastructures aussi lourdes et peu rentables que sont les chemins de fer.

Il a fallu le trou de Tolochenaz pour qu'on réfléchisse enfin à une solution nouvelle pour la liaison Lausanne-Genève, d'innombrables interventions du conseiller national Olivier François pour qu'on comprenne qu'il faut réinventer un axe est-ouest, après avoir tout misé sur Zurich et le Gothard. Il ne s'agit pas de défendre la Suisse romande mais de reconstruire l'architecture d'un réseau qui n'a jamais été conçu pour absorber un trafic de convois aussi dense et complexe. Le Conseil fédéral a certes publié une stratégie Rail 2050 mais que vaut une ambition si les responsabilités du pilotage ne sont pas clairement assumées? Le propriétaire du rail, la Confédération, doit prendre ses responsabilités et cesser de se cacher derrière les excuses de l'exploitant, les CFF.

pierre.veya@lematindimanche.ch