

À quand un train Genève-Lyon piloté par les CFF?

Les CFF se préparent à l'ouverture des sillons à la concurrence étrangère. Quelle est leur stratégie? Voici ce qu'ils en disent et ce qu'ils taisent.

Arthur Grosjean

La semaine passée, le Conseil fédéral a officiellement adopté et dévoilé son mandat de négociations avec l'Union européenne. Il a déjà accédé, sur le principe, à une demande de l'UE: l'ouverture du trafic ferroviaire à la concurrence étrangère. Elle permettrait à des opérateurs étrangers d'offrir des liaisons transnationales vers de grandes villes suisses. Et inversement, elle autoriserait aussi les CFF à piloter des trains vers des villes étrangères.

Les CFF se préparent-ils à ce changement? Quelle est leur stratégie en la matière? Autant de questions que nous avons posées lors de la conférence de presse annuelle de l'ex-régie fédérale, réunissant lundi à Berne la présidente du conseil d'administration, Monika Ribar, et le directeur général Vincent Ducrot.

À première vue, les CFF accueillent favorablement le renforcement des lignes transnationales. Vincent Ducrot verrait ainsi d'un bon œil le développement de liaisons non satisfaisantes, comme Genève-Lyon ou Zurich-Munich. Il estime aussi qu'il y a encore des possibilités d'améliorations pour les liaisons vers Paris ou Milan.

«Seul le marché décidera»

Cela dit, les CFF surveillent comme le lait sur le feu l'ouverture à la concurrence ferroviaire. Et on les sent plus que réticents. «Nous sommes prêts. Mais si le seul critère est le marché, alors il n'y a plus de décision politique pour savoir si un train va de Genève à Londres. Seul le marché décidera. C'est un changement de paradigme. Nous sommes armés pour chaque scénario, mais nous trouvons que la coopération est une bien meilleure option pour la Suisse.»

Pas question, en tout cas, de faire jouer à plein les forces du



La présidente du conseil d'administration, Monika Ribar, et le directeur général, Vincent Ducrot, surveillent le développement des liaisons ferroviaires internationales comme le lait sur le feu. KEYSTONE/ALESSANDRO DELLA VALLE

«Nous sommes armés pour chaque scénario.»

Vincent Ducrot, directeur général

marché. Les CFF estiment que la concurrence doit être encadrée, concernant notamment les conditions salariales, les tarifs ou encore le respect de l'horaire cadencé suisse. Des exigences qui ont d'ailleurs été reprises telles quelles par le Conseil fédéral dans son mandat de négociations.

Les CFF rappellent aussi que l'ouverture à la concurrence ferroviaire ne va pas se faire du jour au lendemain. Elle présuppose le succès des négociations entre Berne et Bruxelles, la ratification par le parlement et l'approbation par le peuple. S'ensuivra un délai de mise en œuvre.

La stratégie de l'huître

En attendant, l'ancienne régie fédérale va continuer à occuper le terrain en Suisse. Sa direction plaide un horaire cadencé au quart d'heure partout où il y a des nœuds ferroviaires. Cela permet officiellement de rendre les transbordements plus aisés.

Mais on peut penser aussi que cela savonne la planche à une future concurrence ferroviaire avec des sillons toujours plus occupés.

On insiste quand même auprès de Vincent Ducrot. Les CFF s'imaginent-ils un jour postuler pour gérer une liaison ferroviaire très médiocre, comme celle de Genève-Lyon? Et quels sont leurs autres projets en Europe? Là, Vincent Ducrot se referme comme une huître. «C'est clair qu'on se prépare à la concurrence, mais on ne va surtout pas vous dire comment on se prépare.»

En chiffres

1,32 million de voyageurs en une année: les CFF ont renoué avec le chiffre record de 2019. La fréquentation est en hausse de 14% par rapport à 2022. Le boom est particulièrement spectaculaire le week-end. Alors que certains jours, comme le vendredi, home office oblige, sont devenus plus calmes.

3,14 millions de personnes ont acheté un abonnement demi-tarif. Un record. L'achat de cet abo le plus populaire est en hausse de 6%. L'abonnement général (AG) s'est vendu, lui, à 447'000 exemplaires. Là, on est encore loin du niveau prépandémie. L'AG Night, à destination des jeunes, a été vendu à 90'000 exemplaires.

267 millions de francs: avec ce bénéfice, les CFF retrouvent les chiffres noirs. À noter que la division Immobilier, avec ses locations aux commerces dans les gares, continue d'être une vache à lait puisqu'elle dégage 281 millions. Mais les CFF ne peuvent pas sortir le champagne. Ils traînent une grosse dette de 11,2 milliards, en légère diminution.

92,5% c'est, en moyenne, la ponctualité des trains. Mais, en Suisse romande, elle est plus basse et a encore baissé à 89,2%. Et cela ne va pas s'améliorer avec les nombreux chantiers qui vont s'ouvrir. L'horaire officiel 2025 prévoit d'ailleurs des minutes en plus pour les trajets afin de ne pas faire plonger l'indice de ponctualité. **AGR**

La nouvelle ligne Lausanne-Genève cartonne à Berne

● Le parlement invite sèchement le Conseil fédéral à accélérer la cadence dans la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire complète entre Lausanne et Genève. Ce lundi, le Conseil national a largement accepté la motion Nordmann/Français par 153 voix, contre 31 et 3 abstentions. La Chambre du peuple suit ainsi les États qui avaient adopté ce texte par 26 oui, 5 non et 2 abstentions, en décembre. Le conseiller national socialiste Roger Nordmann et le désormais ex-conseiller aux États PLR

Olivier Français demandent à l'Exécutif de «définir des mesures pour augmenter la redondance et la capacité de la ligne ferroviaire entre Lausanne et Genève, d'intégrer les mesures aux programmes d'aménagement et de prévoir les crédits nécessaires». En d'autres termes, il faut élaborer et réaliser un tracé alternatif à la ligne actuelle, mise en service il y a 170 ans. Le président de la Commission des transports, Damien Cottier (PLR/NE), a rappelé l'importance stratégique de cet axe

ferroviaire qui est l'un des rares tronçons grandes lignes de Suisse à ne pas avoir de redondance. Près de 65'000 pendulaires l'empruntent et quelque 100'000 sont attendus à l'horizon 2030. «Lorsque des perturbations interviennent sur cette ligne, cela a des répercussions jusqu'à Bâle, Lucerne ou Zurich, constate l'élu PLR. Cela a par exemple été le cas lors de l'interruption due au fameux trou de Tolochenaz, en 2021.» La commission du National était

quasi unanime (3 abstentions) pour soutenir ce texte. «Le Conseil fédéral estime que le travail demandé par la motion a déjà commencé avec l'acceptation du tronçon Morges-Perroy et que cela suffit, indique Damien Cottier. Pour nous, cela ne suffit pas.» Le tunnel entre Morges et Perroy couvrira 9 des 66 kilomètres qui séparent Lausanne de Genève. Le Conseil fédéral demandait aux Chambres de rejeter ces motions. Il n'a pas été suivi. **Renaud Bournoud**