

«7 milliards sont investis sur l'Arc lémanique»

RAIL Christa Hostettler, directrice de l'Office fédéral des transports, était l'invitée du deuxième Rendez-vous romand de la mobilité, organisé hier à Lausanne par «Le Temps». Si elle ne peut garantir que le programme «Transports'45» ne remettra pas en cause des projets, elle assure que l'équilibre régional sera pris en compte



Christa Hostettler, directrice de l'Office fédéral des transports, lors du Rendez-vous romand de la mobilité le 13 mars 2025 à Lausanne. (CYRIL ZINGARO POUR LE TEMPS)

YAN PAUCHARD

C'est une parole aussi rare qu'attendu. Entrée en fonction en août 2024, la directrice de l'Office fédéral des transports (OFT), Christa Hostettler, effectuait sa première apparition publique en Suisse romande hier après-midi lors du deuxième Rendez-vous romand de la mobilité, organisé à Lausanne par *Le Temps*.

Son intervention était un petit événement, la Soleuroise se retrouvant au cœur de l'actualité depuis plusieurs mois. En novembre dernier, l'OFT admettait de vertigineux surcoûts pour le développement du rail à hauteur de 14 milliards de francs, incitant le conseiller fédéral Albert Rösti à lancer, le 28 janvier, le programme «Transports'45».

Dans les faits, il s'agit d'une pause d'une année, durant laquelle une équipe de l'EPFZ a reçu le mandat de déterminer quels projets d'infrastructure – ferroviaires et routiers – sont prioritaires et lesquels devront être retardés. «Rien n'est arrêté, les projets continuent d'avancer durant cette période», a rassuré Christa Hostettler. «Cette priorisation est une chance, assure-t-elle. Il y a énormément d'opinions différentes sur quel sens doit aujourd'hui prendre le rail. Cette réflexion nous permettra de tout mettre à plat.»

La nouvelle directrice se déclare frustrée de devoir freiner les projets, alors qu'elle vient seulement de prendre les rênes de l'office. «C'est peut-être mieux que de travailler dans une direction et de devoir faire marche arrière dans trois ou quatre ans», a répondu Christa Hostettler.

Encore peu connue du public romand, la juriste et avocate, passée notamment par l'Université de Genève, a pour elle une longue expérience dans le domaine de la mobilité. Avant de rejoindre l'OFT, elle était membre de la direction de CarPostal SA, où elle était responsable de la division Marché et clients.

Ponctualité du réseau à garantir

Elle fut également la secrétaire générale de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), mais aussi vice-chancelière de la ville de Berne. A ses yeux, les surcoûts qui ont fait bondir la facture de la prochaine étape de développement de 16 milliards à 30 milliards s'expliquent par le fait que beaucoup de paramètres ont changé depuis que les projets ont

été planifiés en 2019, notamment en termes de matériel roulant.

«Nous étions également peut-être trop optimistes quant à ce que nous feraient gagner l'autonomisation et la technologie, avance Christa Hostettler. Nous nous sommes enfin rendu compte que nous devons prévoir des projets additionnels si nous voulions assurer la ponctualité du système.»

Par contre, la Soleuroise a utilisé un joker à la question de savoir si elle pouvait garantir que des projets romands, comme la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds et le tunnel Morges-Perroy, n'étaient pas remis en cause par les travaux de priorisation. La directrice a néanmoins assuré que l'OFT était consciente des besoins de la Suisse romande soumise à une forte croissance démographique.

«Nous étions peut-être trop optimistes quant à ce que nous feraient gagner l'autonomisation et la technologie»

«C'est 7 milliards qui sont investis dans les transports de l'Arc lémanique», a-t-elle tenu à rappeler.

Christa Hostettler a également relevé qu'une fois le rapport de l'EPFZ rendu, la responsabilité des décisions reviendra au Conseil fédéral et que l'équilibre des régions sera l'un des critères. «Nous avons 80 projets en cours, ils vont de la rénovation

d'un aiguillage à celle de gares entières», a noté la Soleuroise pour exemplifier la complexité du développement du rail. «Nous pourrions imaginer un jour pouvoir faire rouler des trains toutes les deux minutes pour augmenter les capacités, prédit-elle, mais comment pourrions-nous alors entretenir ces infrastructures. Aujourd'hui déjà, sur une heure, les CFF n'ont que six minutes pour l'entretien.»

Sur un plan plus personnel, Christa Hostettler a confié effectuer en moyenne 140 kilomètres par jour. Elle estime que «cela vaut toujours la peine de bouger», même si elle comprend les préoccupations environnementales. «Dans notre société, il est d'autant plus essentiel de se déplacer et de pouvoir rencontrer de nouvelles personnes», a-t-elle conclu. ■

«Il n'y a rien de pire que d'avoir trop d'argent»

CRITIQUE Invité du 2e Rendez-vous romand de la mobilité, organisé par «Le Temps», Benedikt Weibel n'a pas épargné les choix actuels des CFF. Il y a trop de milliards pour le béton, selon l'ancien patron de l'entreprise

NICOLE LAMON

Benedikt Weibel n'est pas tendre avec les CFF. Ce n'est sans doute pas le seul en Suisse à se montrer très critique, surtout depuis l'entrée en vigueur du nouvel horaire, qui fâche de nombreux usagers. Mais venant de l'homme qui a dirigé pendant près de quatorze ans les chemins de fers fédéraux – de 1993 à 2006 – cela ne manque pas de piquant.

Invité du Rendez-vous romand de la mobilité, à Lausanne, le Bernois propose plusieurs pistes pour sortir de l'inflation actuelle de projets. Il réclame depuis des mois un moratoire sur les projets d'extension du réseau ferroviaire, qu'il estime trop coûteux et mal définis.

Le ministre des Transports, Albert Rösti, semble l'avoir entendu puisque, échaudé par le refus en votation de l'extension des autoroutes à l'automne passé, il a demandé fin janvier un aggiornamento des transports en Suisse.

Numériser le rail

Benedikt Weibel appelle surtout les CFF à optimiser le système existant. Celui qui est désormais consultant en mobilité estime que de très nombreuses possibilités sont encore trop peu exploitées. «Rien de pire que d'avoir trop d'argent, en Suisse, c'est parfois le cas, assène-t-il. Les investissements prévus ne sont pas assez ciblés ni efficaces. On prévoit aujourd'hui 30 mil-



«Il y a environ 160 postes d'aiguillage aujourd'hui, on pourrait très fortement réduire ce chiffre»

BENEDIKT WEIBEL, ANCIEN DIRECTEUR DES CFF

liards de francs pour une extension de l'offre qui est beaucoup trop vague.» Trop d'argent qui part dans le béton, et pas suffisamment dans le *soft power*, voilà donc pour le cœur de sa critique.

«La numérisation de l'entreprise ne va pas assez vite, mais il y a un nombre de nouvelles voies à explorer, par exemple pour simplifier l'aiguillage. Il y a environ 160 postes d'aiguillage aujourd'hui, on pourrait très fortement réduire ce chiffre! Et l'intelligence artificielle devrait aussi permettre de gagner en efficacité dans de nombreux domaines.»

En matière de rail, tout le monde semble se plaindre aujourd'hui d'une gouvernance trop compliquée. Pour autant, l'ancien pré-

sident de l'Union internationale des chemins de fer n'est pas particulièrement enthousiaste à l'idée d'un Secrétariat d'Etat à la mobilité, portée notamment au parlement par le sénateur vaudois Pascal Broulis: «Je ne suis pas certain qu'un choc institutionnel soit nécessaire, on voit actuellement aux Etats-Unis à quel point cela peut être nocif et déstabilisant. Mais certaines compétences fédérales ne sont pas claires, on peut à l'évidence faire mieux.»

«Des technologies qui ne sont pas encore commercialisées»

Egalement intervenant hier au Rendez-vous de la mobilité, le directeur régional des CFF pour la Suisse romande n'a pas eu d'autre choix que de répondre à la critique du tout au début. Il en faut davantage pour déstabiliser David Fattebert: «Quand on a déjà mis en circulation tous nos trains à deux étages, quand on est au maximum de longueur de ce que les quais permettent, on a plus beaucoup d'autres choix que d'investir dans le béton, il faut être réaliste.» Et pourquoi la transformation numérique des CFF semble aller si lentement, notamment pour la modernisation des aiguillages? «On y travaille dur, mais ce sont des technologies spécifiques qui ne sont pas encore commercialisées.»

Alors, il n'y a rien à apprendre des critiques de Benedikt Weibel? «Nous faisons au mieux avec l'héritage des infrastructures que les générations précédentes nous ont laissées. Et qui fait par exemple qu'une voie supplémentaire entre Lausanne et Genève est si compliquée et si chère à imaginer. Mais je suis aussi syndic de ma commune, et je sais que le prédécesseur sait toujours mieux que celui qui est en fonction.» ■

MAIS ENCORE

En Valais, le volume des déchets a baissé en 2023

La statistique cantonale 2023 des déchets indique une baisse de 6% des déchets urbains. Le volume des déchets collectés séparément est également en baisse (-9%), pour la première fois depuis quatorze ans, selon des données établies par le Service cantonal de l'environnement (SEN) communiquées hier. (ATS)

EN BREF

Le MPC va classer l'enquête sur les CoronaLeaks

Le Ministère public de la Confédération (MPC) veut classer l'enquête contre Peter Lauener, l'ex-chef de la communication d'Alain Berset, sur les fuites en lien avec la gestion du covid (CoronaLeaks). Les soupçons ne se sont pas confirmés. «Sur la base des moyens de preuves utilisables, il n'y a pas de confirmation des soupçons», a écrit hier le MPC à Keystone-ATS, à la suite d'un article de Tamedia. L'autorité a informé les parties impliquées de son intention de classer l'enquête pénale. Formellement, elle ne l'a cependant pas encore fait à ce jour. Cette décision fait suite à un jugement du Tribunal fédéral le mois dernier. ATS

Une semaine pour lever le voile sur la schizophrénie

Les Journées de la schizophrénie 2025 ont démarré hier à Martigny (VS) et se dérouleront jusqu'au 22 mars dans divers pays francophones. Plus de 90 événements sont prévus, en ligne ou en présentiel. Des tables rondes, des conférences, des cinés-débats, des expositions de photographies ou encore des concerts jalonnent ces huit jours, tant dans des pays africains (Burundi, Madagascar, Maroc) qu'en Europe (Belgique, France, Suisse). Au total, 11 événements sont prévus en Suisse romande. ATS