

## Rapport d'activité SwissRailvolution 2023-2024

### Une chronique de la politique de développement ferroviaire

En **mai 2023**, l'annonce de l'horaire 2025 acte la disparition d'un acquis de Rail 2000 : la liaison directe Bienne – Genève. Elle démontre l'échec de la stratégie des régions de planification de l'OFT (Office fédéral des transports) et du Parlement pour l'étape 2035. En l'occurrence, l'introduction du système de conduite en cabine «ETCS Level II» et la mise en œuvre de la loi sur l'égalité des handicapés (LHand) ont provoqué la disparition de la liaison Bienne – Genève. **SwissRailvolution** constate que la vue d'ensemble a disparu et qu'il n'y a plus de marge de manœuvre.

Le **14 juin 2023**, le Conseiller national François Pointet (pvl/VD) dépose le Postulat « *Mettre à profit la position géopolitique centrale de la Suisse, son réseau ferroviaire et sa **Croix fédérale de la mobilité** dans nos relations avec l'Union européenne* » (Postulat 23.3722)

Le **17 juin 2023**, la Citrap Suisse écrit dans un communiqué de presse largement repris par les médias que l'horaire projeté pour 2035 par l'OFT serait «*la pire dégradation de l'horaire de tous les temps*».



Le **17 juillet 2023**, la CER (Communauté européenne du rail) publie l'étude démarrée douze mois plus tôt «*Metropolitan Network: A strong European railway for an ever closer union*». Le résultat : la Suisse est un point blanc sur la carte de l'Europe, contournée par un réseau européen complet. En juin 2022, **SwissRailvolution** avait demandé à l'OFT, aux CFF et au BLS (les deux derniers étant membres de la CER) s'ils avaient participé au lancement de l'étude à Lyon. **SwissRailvolution** avait alors reçu trois réponses négatives.

Le **10 août 2023**, l'accident dans le tunnel de base du Gotthard montre l'importance des redondances : Une grande partie du trafic a été dévié via l'ancienne ligne. L'absence d'une stratégie de la Confédération cause par exemple le manque d'une redondance complète entre Lausanne et Genève.

**Le même jour**, le Président de **SwissRailvolution**, Filippo Lombardi, a rappelé dans le Corriere del Ticino que SwissRailvolution vise à unir différentes organisations afin d'exiger une stratégie.

Le **16 août 2023**, le Conseil fédéral annonce officiellement la Perspective Rail 2050 et la stratégie des «*courtes et moyennes distances*», ignorant les critiques formulées un an plus tôt par les CFF et L'UTP (Union des Transports Publics). Tacitement, le Conseil fédéral est ainsi revenu sur la promesse qu'il avait formulé dans sa stratégie précédente en 2012 : «*L'accès au réseau européen grande vitesse est garantie [pour 2040]* ».

**Le même jour**, le Conseil fédéral répond à l'interpellation 23.4638 Kurt Fluri (plr/SO) affirmant que l'OFT a étudié une ligne nouvelle Zurich – Olten/Roggwil. En réalité, selon l'OFT lui-même, ce n'est pas le cas (voir boîte de texte plus bas).

Le **21 août 2023**, Vincent Kaufmann, Prof. EPFL, affirme publiquement «*Développer le train nécessite la création urgente de lignes nouvelles en Suisse romande*» dans Le Temps.

Le **23 août 2023**, un Directeur d'une grande compagnie de transport exprime pour la première fois publiquement des critiques à l'encontre de l'OFT et de l'étape 2035 : Thomas Küchler, Directeur de la Südostbahn (SOB), parle «*d'une catastrophe*» dans le St. Galler Tagblatt. Il est accompagné de son prédécesseur et également Vice-Président de **SwissRailvolution**, Guido Schoch.

Le **29 août 2023**, suite à la hausse des prix des billets annoncées quelques mois plus tôt, Monsieur Prix, Stefan Meierhans, intervient dans SRF Tagesschau : « *Il y a des extensions de l'offre (ndlr : développement de l'infrastructure), et celles-ci causent des coûts subséquents* ».

Le **6 septembre 2023**, quelques jours après Thomas Kuchler, un autre Directeur de compagnie critique l'OFT. Cette fois au sujet de la Perspective Rail 2050, le Directeur des Trains rhétiques (RhB), Renato Fasciati, rappelle à l'OFT que la planification doit être «top-down» : «*La planification de l'offre est à effectuer de manière descendante, en commençant par le trafic international, puis le trafic national et enfin le trafic régional*» écrit-il dans la Neue Zürcher Zeitung.

**Le même jour**, Guido Schoch déclare sur le portail en ligne Tamedia verkehrsmoitor.ch que «*nous ne vivons aujourd'hui plus que des projets du passé : horaire cadencé, Rail 2000 et transversales alpines*».

Le **14 septembre 2023**, Guido Schoch écrit sur le portail en ligne mobimag.ch : « *Aucun progrès substantiel dans la politique ferroviaire malgré des investissements de plusieurs milliards* ».

Le **18 septembre 2023**, Benoît Gaillard, membre du Comité **SwissRailvolution**, écrit dans Le Temps : « *Construire le rail, c'est construire la Suisse.* »

Le **5 octobre 2023**, Nicolas Rossé, journaliste économique à la RTS, déclare sur le plateau du 19h30 que « *beaucoup appellent à une mise à niveau de tous les projets ferroviaires* ».

Le **26 octobre 2023**, **SwissRailvolution** rappelle sur les réseaux sociaux la position officielle des CFF concernant la Perspective Rail 2050, publiée un an plus tôt : « *l'offre ferroviaire devrait être développée en fonction de la demande et des besoins de la clientèle [...] Il est indispensable de concevoir un réseau EuropaExpress complémentaire au système ferroviaire suisse [...] L'orientation recommandée pour le développement du rail sur les courtes et moyennes distances est à notre avis trop restreinte [...] Miser sur des systèmes de transports publics complémentaires sur les courtes distances [...] (tram, système léger sur rail, bus rapides, métro)* ».

**Le même jour, SwissRailvolution** présente ses arguments et écrit aux membres de la Commission des transports du Conseil des Etats (CTT-E) en invitant la Commission à renvoyer Perspective Rail 2050 au Conseil fédéral en vue de sa séance du 30 octobre, mais sans succès.

Le **5 décembre 2023**, Remigio Ratti, Vice-président de **SwissRailvolution** et Professeur en économie régionale et en économie des transports, rapporte dans le Corriere del Ticino ce qui est noté à la page 73 du rapport du Conseil fédéral sur le transfert du trafic sur l'axe nord-sud : « *Du point de vue du Conseil fédéral, les répercussions d'AlpTransit sont jusqu'à présent insuffisantes.* »

Le **19 décembre 2023**, le Conseil des Etats débat de la Perspective Rail 2050. Le Conseiller aux Etats Stefan Engler (centre/GR) dit : « *La Perspective Rail 2050 est peut-être un fondement pour le Conseil fédéral. Mais pour moi, cela ne suffit pas, je veux d'abord connaître l'offre* ». De plus, la Perspective Rail 2050 n'a « *pas de légitimité parlementaire et démocratique* ». Le Conseil des Etats n'a pas voté car la perspective n'est qu'une information du Conseil fédéral.

Un peu plus tard, **le même jour**, le Conseil des Etats débat du classement du postulat 17.3262, "**Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire**", postulat qui date de 2017 et déposé par Olivier Français (plr/VD). Il avait servi de base légale à l'OFT pour développer la Perspective Rail 2050 (sic). Johanna Gapany (plr/FR) intervient : « *Le postulat demande une vision d'ensemble. Cette vision manque à ce jour [...] je propose donc de maintenir ce postulat.* » Lors du vote, le Conseil des Etats a heureusement décidé de maintenir actif le postulat et de ne pas le classer.

Le **9 janvier 2024**, la Commission des transports du Conseil national (CTT-N) publie un communiqué sur la problématique de la part modale stagnante du rail. Cela fait depuis sa fondation que **SwissRailvolution** essaye de rendre attentif à cette problématique, principale manifestation de l'échec de la stratégie de l'OFT.

Le **26 février 2024**, le Conseil national débat à son tour de la Perspective Rail 2050. Brenda Tuosto (ps/VD) dit : « *le groupe socialiste relève la nécessité qu'un concept d'horaire 2050 soit établi et présenté au Parlement afin de bénéficier de garanties sur la cohérence du réseau ferroviaire à l'échelle nationale, voire internationale. Par ailleurs, l'augmentation de la part du rail dans le transport de passagers de seulement 3 points de pourcentage dans le scénario de base [de la Perspective Rail 2050] n'est de loin pas suffisante afin d'atteindre les*

*objectifs climatiques fixés dans l'Accord de Paris.* » Le Conseil national n'a pas non plus voté, s'agissant dans la «Perspective» que d'une information du Conseil fédéral.

Le **27 février 2024**, Konrad Staehelin, journaliste au Tages-Anzeiger, publie son article « *Pas d'extension d'ici 2050 - La Suisse est-elle en train de rater («verschlafen») son raccordement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse ?* »

Le **3 mars 2024**, une interruption à Olten, cœur du réseau suisse, provoque des perturbations dans tout le pays. Elle montre l'importance d'une ligne nouvelle Zurich – Olten/Roggwil. Elle serait une vraie redondance, contrairement au projet de tunnel de l'OFT se terminant dans les goulets d'Aarau et d'Olten. (voir aussi la boîte de texte à la fin du rapport)

Le **8 mars 2024**, le Directeur de la SOB, Thomas Küchler, intervient à nouveau, dans la Neue Zürcher Zeitung cette fois : « *La Suisse est sur le point de faire la même erreur que l'Allemagne* ». Il y a de plus en plus d'aménagements non pertinents et la responsabilité en revient à la politique.

Le **11 mars 2024**, le Conseil fédéral répond qu' « *une reprise de la liaison sans changement Bâle – Delémont – Bienne – Genève n'est prévue qu'après 2035* » (réponse à la question 24.7151 Brenda Tuosto)

Le **13 avril 2024**, Guido Schoch est interviewé par le portail en ligne Watson : « La politique pose les mauvaises priorités [...] Il faut miser sur le trafic longue distance. »

Le **17 avril 2024**, la Deutsche Bahn (DB) annonce la fin de liaison directe Bâle – Amsterdam. La Conseillère nationale Katja Christ (pvl/BS), également Vice-présidente de **SwissRailvolution**, constate dans la Basler Zeitung : « *La décision de la Deutsche Bahn montre à quel point la position de la Suisse est fragile - nous n'avons manifestement pas une position de négociation forte* ».

Le **18 avril 2024**, le Directeur des CFF, Vincent Ducrot, se prête à une grande interview en direct, diffusée sur Youtube et organisée par le 24heures et la Tribune de Genève. Il déclare :

« *Il y a des jeux d'alliances entre cantons [...] alors qu'il faudrait se focaliser sur ce qu'on offre au client [...] Si j'arrive à faire en sorte que les politiques se disent: «Oui, c'est vrai, il faudrait un projet fédérateur», alors j'aurai gagné, et je pourrai jouir d'une retraite bien méritée.* »

Le **1<sup>er</sup> juin 2024**, **SwissRailvolution** diffuse sur les réseaux sociaux la rumeur selon laquelle l'horaire 2025 en Suisse occidentale coûterait 30 % à 40 % plus cher que l'horaire précédent. La faute à des trains plus lents, qui impliquent techniquement des rames et du personnel supplémentaires pour assurer un même service. À quoi s'ajoute une extension de l'offre pour compenser les dégradations dans l'horaire. Aucun chiffre officiel n'est articulé.

Le **5 juin 2024**, dans un discours retentissant dans les médias, l'ancien Directeur des CFF, Benedikt Weibel, affirme que « *nous avons besoin d'un moratoire sur les projets d'extension :*

- *parce qu'ils ne sont pas conformes à la loi dans leur forme actuelle (absence de concept d'offre, ndlr : Art. 48a et 48c al. 2 LCdF);*
- *parce qu'ils arrivent trop tard pour les besoins actuels en matière de mobilité et en tant que mesure contre le changement climatique;*
- *parce qu'ils conduisent à un système ferroviaire (ndlr : exploitation au quotidien) qui ne peut plus être financé. »*

Son groupe de travail propose aussi à court terme « *l'amélioration des correspondances en direction de Lyon et de Munich* » et à long terme « *un deuxième axe national est-ouest de la région de Berne vers Lucerne - Zoug - Pfäffikon - Saint-Gall avec des accélérations considérables du trafic Suisse occidentale - Berne vers Lucerne, Zoug, Saint-Gall et une décharge des nœuds d'Olten et de Zurich.* »

Le **15 juin 2024**, un an après son retentissant communiqué, la Citrap Suisse écrit que malgré des améliorations dans le projet d'horaire 2035, il reste encore des détériorations pour les clientes et clients des transports publics. Mais la Citrap Suisse rejette cependant l'idée d'un moratoire sur les projets d'extension.

Le **10 juillet 2024**, Peter König, ancien responsable du département juridique à l'Office fédéral des transports, écrit dans la Neue Zürcher Zeitung : « *La cagnotte du fonds d'infrastructure ferroviaire, qui semble déborder, incite les cantons à formuler des souhaits luxueux.* » Et « *les tramways, les trains légers ou les métros peuvent mieux répondre aux besoins régionaux.* » (ndlr : mais dont le système de financement est différent et implique que les cantons participent aux coûts de construction)

Le **14 juillet 2024**, Peter Kaderli, Réviseur expert auprès du Contrôle fédéral des finances, écrit dans la NZZ am Sonntag : « *Le développement irréfléchi de l'infrastructure met en danger l'avenir des CFF.* »

Le **15 septembre 2024**, Vincent Ducrot, Directeur des CFF, dit dans une interview à la NZZ am Sonntag : « *La force du rail est sur les moyennes à longues distances.* »

Le **24 septembre 2024**, l'ancien Directeur des CFF, Benedikt Weibel, s'exprime sur RTS Radio : « *Rail 2000 avait coûté 5,9 milliards (ndlr : seulement ! ) pour obtenir un effet énorme.* »

Le **25 septembre 2024**, le Conseil fédéral annonce vouloir renoncer au financement des trains de nuit. La Conseillère nationale Katja Christ (pvl/BS), Vice-présidente de **SwissRailvolution**, dit dans 20 Minuten : « *Des années d'effort sont réduites à néant.* »

Le **26 septembre 2024**, le Conseil national rejette le Postulat 22.4069 de Katja Christ « *Feuille de route pour une intégration performante de la Suisse dans le réseau européen à grande vitesse!* ». Le résultat de ce vote est incompréhensible pour **SwissRailvolution**.

**Le même jour**, sept Motions (!) sont déposées qui vont dans le même sens que le Postulat Christ. **SwissRailvolution** les a salués.

- Deux Motions identiques et de Brenda Tuosto (ps/VD) au Conseil national et de Pascal Broulis (plr/VD) au Conseil des Etats respectivement : « *Développer un concept d'offre 2050 à l'échelle nationale et internationale* » (24.4042 et 24.4037)
- Cinq Motions identiques, déposées respectivement par Delphine Klopfenstein Broggini (verts/GE), Yvan Pahud (udc/VD), Brenda Tuosto (ps/VD), Benjamin Roduit (centre/VS) et Damien Cottier (plr/NE) au Conseil national : « *Pour la réouverture de la loi sur le raccordement au réseau européen des trains à haute performance LRLGV* » (24.4104 ; 24.4113 ; 24.4109 ; 24.4103 ; 24.4110)

**Le 13 novembre 2024, le Conseil fédéral recommande aux Chambres fédérales l'adoption des deux Motions** « *Développer un concept d'offre 2050 à l'échelle nationale et internationale* ». Pour **SwissRailvolution**, cette décision positive du Conseil fédéral représente une nouvelle victoire d'étape vers la **Croix fédérale de la mobilité**, après les adoptions du Postulat Français 17.3262 (en 2017) et de la Motion Romano 22.4258 (en 2022) par les Chambres fédérales.

Le **28 novembre 2024**, la Neue Zürcher Zeitung révèle que le projet horaire 2035 devrait coûter CHF 30 milliards au lieu de CHF 16 milliards. Les chiffres sont confirmés par l'OFT.

Le **29 novembre 2024**, Guido Schoch, Vice-président de **SwissRailvolution**, réagit sur la radio SRF : « *En fait, je n'ai pas été surpris que cela coûte plus cher. En effet, on n'investit pas là où les avantages pour les clientes et les clients sont les plus importants, mais principalement là où les cantons font le meilleur lobbying.* »

**Tunnel de 30 km Zurich – Aarau : indications erronées de l'OFT sur les coûts d'une ligne nouvelle Zurich - Olten/Roggwil (Rail 2000 Plus)**

- **12 juin 2023** : Interpellation 23.3648 de l'ancien conseiller national Kurt Fluri (plr/SO) en 2023 : « *Comment le Conseil fédéral arrive-t-il à la conclusion que «Rail 2000 Plus» est plus cher qu'un tunnel de 30 km ?* »
- **16 août 2023** : Réponse du Conseil fédéral : « *La variante sud entre Zurich et Roggwil, connue sous le nom de "Rail 2000 Plus", a également été analysée dans ce cadre. Les travaux ont montré qu'une liaison directe Aarau - Zurich présentait un meilleur rapport coût-utilité.* »
- Interpellation 16.3211 de Kurt Fluri à l'époque **en 2016** sur Rail 2000 Plus. Réponse du Conseil fédéral : « *La liaison directe Zurich-Aarau que l'OFT propose de poursuivre est moins onéreuse.* »
- **11 avril 2024** : Peter Füglistaler, directeur de l'OFT, dit dans la Neue Zürcher Zeitung du : « *Cette idée (note de l'auteur : Rail 2000plus) m'a accompagné tout au long de mon mandat. Nous l'avons réfutée x fois. (...) La ligne nouvelle vers Roggwil est encore bien plus chère.* ». (ndlr: que le tunnel Zurich – Aarau).
- **SwissRailvolution** réagit et demande directement l'étude à l'OFT qui explique les coûts plus élevés d'une ligne nouvelle Zurich - Olten/Roggwil plutôt qu'un tunnel de 30 km.
- **24 avril 2024** : Réponse de l'OFT « *Une étude sur une ligne nouvelle Zurich - Roggwil (BE) n'a jamais été mandatée par l'OFT, raison pour laquelle nous ne pouvons ni nous prononcer sur le tracé potentiel ou une estimation détaillée des coûts, ni vous faire parvenir les documents demandés.* ».

**Cela laisse songeur lorsque l'OFT affirme à plusieurs reprises contre toute évidence – même en réponse à des questions parlementaires – qu'il a examiné les coûts, alors que ce n'est pas le cas.**



Rédaction : Secrétariat SRV, 05.02.2025

Version 1.1 (05.02.2025)

**SwissRailvolution** – association pour la conception et l'aménagement du chemin de fer suisse de demain (association à but non lucratif selon les articles 60 et suivants du Code civil suisse)

Seule une vision à long terme – en tenant compte des offres régionales – permettra un renouveau du réseau ferroviaire suisse, incluant un fort ancrage dans l'Europe. L'ossature de ce nouveau réseau repose sur la Croix fédérale de la mobilité, postulant deux axes majeurs est-ouest et nord-sud, de frontière à frontière.

