

Un réseau ferroviaire performant pour l'avenir

L'étape d'aménagement 2035 (EA 2035) est décisive pour le rail. Il faut impérativement que les fonds disponibles soient utilisés dans une optique de long terme si l'on veut éliminer les goulets d'étranglement les plus critiques et créer de nouvelles capacités. L'efficacité de l'investissement total doit primer les intérêts particuliers régionaux.

Le rail, pour le transport de voyageurs comme de marchandises, est un pilier central de la mobilité en Suisse. Près de 5 milliards de voyageurs-kilomètres et plus de 2,5 milliards de tonnes-kilomètres sont aujourd'hui assurés par le rail – un record européen, voire même mondial, par rapport au volume global du trafic. En termes d'infrastructures aussi, la Suisse caracole en tête en comparaison internationale. Le Rapport sur la compétitivité mondiale du Forum économique mondial estime ainsi que notre réseau ferroviaire est le deuxième meilleur au monde, juste après celui du Japon.

Donc tout va bien ?! Pas exactement. L'offre du trafic ferroviaire, face à la demande croissante, arrive à saturation depuis un certain temps déjà. Ces trente dernières années, l'entretien et l'extension de l'infrastructure n'ont pas réussi à suivre la cadence rapide à laquelle évoluait la demande. Tous ceux qui voyagent régulièrement sur les tronçons notoirement surchargés le long de l'arc lémanique ou entre Berne et Zurich savent ce que cela veut dire.

Le Conseil fédéral, le Parlement et les cantons, mais aussi les citoyens ont pris conscience à temps du besoin d'agir. Avec le projet FAIF et l'étape d'aménagement 2025, ils ont posé un fondement solide pour l'avenir. L'EA 2035, dotée d'une enveloppe de presque 12 milliards de francs, est la suite logique de cette décision.

Pour la population et la politique tout comme pour l'économie, il est évident que la Suisse peut et doit investir dans son réseau ferroviaire. Une infrastructure performante est essentielle pour notre place économique, doit permettre de gérer la demande qui augmente sans cesse et garantir le développement régulier du trafic voyageurs et marchandises.

L'EA 2035 est le bon moyen d'y parvenir, à condition que les fonds soient affectés selon des critères d'efficacité bien définis. Il importe d'utiliser chaque franc là où il est le plus utile pour éliminer les goulets d'étranglement. Le projet mis en

consultation par le Conseil fédéral s'inscrit dans une optique fondamentalement judicieuse. Mais nous sommes encore loin du compte : le Parlement se penchera sur cet objet en 2019 et devra alors veiller à ce que l'efficacité des mesures ne soit pas victime des intérêts particuliers régionaux.

En même temps, il faut instaurer un financement responsable sur le plan budgétaire, en évitant les concessions politiques comme des financements préalables ou par des tiers. La rentabilité du système dans son ensemble doit en outre être améliorée, afin que les frais d'exploitation restent dans des limites acceptables. Pour cela, il faut des approches innovantes stimulant la productivité, par exemple la dissociation de CFF Cargo, la libéralisation du trafic de voyageurs ou la séparation institutionnelle entre le réseau d'infrastructure et ses exploitants.