

Assemblée générale extraordinaire de l'AEDTF-CH Olten – 12 octobre 2024

Chers Amies et Amis du rail,

Je me réjouis de vous présenter ce rapport, qui sera également le dernier de la série car comme vous l'avez appris, cette AGE a été organisée pour que mon épouse Magali, notre dévouée secrétaire, Samuel Pellissier et moi-même puissions prendre congé, mais surtout pour donner la parole à Lionel Brasier, notre nouveau président désigné lors de l'AG à Grenoble le 15 juillet dernier.

Rappelons que la section suisse de l'AEDTF a été créée le 1^{er} mars 2017 par les membres fondateurs suivants : Lionel Brasier, Pierre Hofmann, Roland Kallmann, Blaise Nussbaum, Samuel Pellissier, Gilbert Ploujoux et moi-même, tous présents aujourd'hui. Je les remercie du fond du cœur pour leur travail et pour leur collaboration amicale et positive ces sept dernières années. Au départ, on nous avait attribué la mission très basique de recueillir les cotisations des membres suisses de l'AEDTF pour ensuite les reverser à la faïtière grenobloise. Il y avait alors une quarantaine de membres dans notre pays. Au fil des ans, notre section a grandi pour compter à ce jour 73 membres, dont 7 collectifs.

Nous avons, sans aucun doute, largement réinterprété cette mission initiale. Pour vous toutes et tous, nos activités les plus visibles ont été les sorties organisées à votre attention. Il y a eu 10 déplacements sur le terrain au total, y compris celui de ce jour, qui nous ont permis d'étudier les sujets suivants : le transport des marchandises sur voie métrique (MBC et CJ), la diversité au sein d'une même compagnie régionale Travys et les TPC, le transport combiné avec Terco, plusieurs chantiers d'infrastructures importants, celui du CEVA depuis la gare d'Annemasse, puis celui de la Lim-mattalbahn à Zurich et enfin celui de la nouvelle gare souterraine de Berne, l'exploration des réseaux urbains performants de Zurich et Berne, l'innovation technique majeure avec le système de changement d'écartement à Zweisimmen, les techniques de construction de véhicules ferroviaires chez Stadler, enfin l'importance de conserver le souvenir et le patrimoine de celles et ceux qui nous ont précédés à travers notre visite chez CFF Historic. Notre présence aux côtés des ancêtres du rail est importante, car même si l'AEDTF a vocation de travailler le futur, il convient de conserver la mémoire de nos origines pour savoir où l'on est et comprendre où l'on va.

Défendre la cause du rail implique de trouver des relais politiques et d'établir des contacts réguliers avec les associations qui militent pour des causes similaires aux nôtres. Nous avons ainsi été membre fondateur de SwissRailvolution <Association pour la conception et l'aménagement du chemin de fer suisse de demain>, un acteur proche des parlementaires fédéraux. Par ailleurs, plusieurs membres de notre Comité participent à tous les événements organisés par OuestRail, structure rassemblant différentes parties prenantes de Suisse occidentale, et à tour de rôle nous avons représenté l'AEDTF lors de réunions publiques, assemblées de groupement d'intérêts, AG de sociétés sœurs, fédérations et ainsi de suite. Vous en avez eu l'écho dans les différentes lettres d'informations semestrielles.

Lors de notre constitution, nous avons déterminé trois axes d'actions qui sont restés jusqu'à ce jour nos lignes directrices, à savoir : la promotion des liaisons internationales ferroviaires de jour et de nuit (l'ADN de notre Association européenne), l'accélération des crédits et du rythme des travaux nécessaires pour mettre à niveau le réseau ferré suisse, et enfin la mise en valeur des meilleures pratiques ferroviaires, notamment celles de lignes secondaires peu connues.

Dans ce cadre, outre les courses d'école, nous avons pris l'initiative d'un grand nombre d'actions, de communications, de courriers et surtout d'études spécifiques sur différents sujets. Il serait difficile de les citer de manière exhaustive.

Plutôt que la confrontation, les revendications et les raccourcis simplistes, nous avons toujours favorisé le dialogue poli, la discrétion, l'argumentation solide et la défense de dossiers longuement réfléchis. Ceci nous a permis d'être écoutés et de construire je crois une véritable légitimité auprès de nos différents interlocuteurs ; souvent, nous avons contribué à influencer les choses dans le sens souhaité ou alors apporté un autre éclairage sur telle ou telle question.

Ces différentes actions ont notamment porté, dans le désordre, sur les points suivants :

- la défense du trafic marchandises par wagons isolés et le maintien des points de desserte (alors qu'il était question d'un plan qui aurait livré des régions entières à la merci des seuls camions)
- la défense des lignes transfrontalières traversant la chaîne du Jura, qui toutes ont des soucis plus ou moins importants, accompagnée de la proposition de la création d'un Jura Express (sur le modèle du Léman Express) et une étude visant à optimiser les sillons et l'utilisation du matériel
- plus particulièrement, des propositions visant à corriger le ratage absolu de la remise en service de la ligne Delle – Belfort (en fait, un sabotage délibéré qui conduit actuellement cette ligne à perdre le peu de passagers qui avaient choisi le rail)
- de nombreuses propositions pour développer et surtout donner la meilleure chance possible aux trains de nuit, en particulier vers l'Espagne et l'Italie
- le développement de TGV Lyria également en dehors des axes vers Paris
- la remise en valeur du sillon alpin Genève – Grenoble – Valence
- des propositions de déserte de Barcelone, Genève et Marseille par la Renfe, en cours d'étude par le Renfe
- des idées afin d'optimiser les flux et créer liaisons complémentaires, qui se sont matérialisées par plus d'une centaine de remarques lors de la mise en consultation annuelle des SA respectifs
- des prises de positions plus générales à l'occasion des consultations sur les grandes orientations des différentes étapes d'aménagement ferroviaire (Prodes)
- la proposition d'une liaison directe Genève – Munich, qui intéresse les CFF
- la revitalisation des liaisons par car entre le Valais et la Vallée d'Aoste
- la visibilité des lignes de car qui prolongent le réseau du Léman express dans le système d'horaire européen Hafas

Tout ceci nous a occupé bien des soirées et des week-ends...

Le maintien de la santé financière de notre structure a également été une priorité. Nous avons assumé tous nos engagements avec les moyens financiers que nous avons, sans rouler sur l'or certes, mais sans jamais rencontrer de problèmes de trésorerie.

Avant de partir, Magali a encore totalement refait notre site internet, qui est désormais techniquement à jour et qui donne une image dynamique de notre section.

Nous pouvons ainsi être fiers du travail accompli et il ne reste qu'à vous remercier, chers membres, de votre soutien à travers vos cotisations et votre participation active.

La cause du rail est ce qui nous motive et nous réunit. A l'heure où un changement radical de mode de consommation d'énergie va nous être imposé d'une manière ou d'une autre, le couple de roulement fer sur fer reste le plus efficient et l'option de voies ferrées la moins gourmande en terrain. C'est un fait qui constitue les deux éléments de base à partir desquels tous les autres arguments en faveur du rail peuvent être construits, que ce soit pour les voyageurs ou le fret, sur les plus longues distances comme les plus courtes à l'intérieur des villes.

En Suisse, la nécessité de développer le rail n'est plus guère contestée dans son principe, mais chaque pas est rendu difficile et retardé par des procédures sans fin et le plus souvent sans aucun espoir de gagner pour le recourant. Il convient donc d'accélérer les choses, de simplifier les procédures, de donner les budgets nécessaires et surtout d'anticiper les besoins futurs dans une vision englobante.

En dépit des milliards investis dans le rail ces dernières années, sa part modale a globalement stagné depuis la mise en route du concept Rail 2000 au début du millénaire. Présentement, on multiplie les chantiers et les désagréments pour les voyageurs afin, souvent, d'apporter des solutions qui seront vite obsolètes.

Penser d'abord aux besoins, puis à ce qu'on veut ou peut faire, et enfin déterminer quelles sont les infrastructures nécessaires, plutôt que de construire en vue d'ajuster les horaires actuels de quelques minutes. Ce changement de paradigme est nécessaire et très important ; les décideurs commencent à en prendre conscience. Il convient aussi de réaliser ce qui est décidé dans des délais raisonnables. Il n'est pas normal que des intérêts particuliers, le plus souvent purement égoïstes, retardent de plusieurs années des projets importants pour l'ensemble du pays. Alors que les financements sont assurés, quasiment tous les projets actuels prennent du retard. Notre travail de lobbying doit s'adapter en conséquence.

Nous avons déjà souligné par le passé que les chemins de fer suisses ont la chance de bénéficier d'un grand capital de sympathie spontanée de la part de la majorité de la population et des élus. C'est juste, mais tout ceci doit être soigné et nourri pour perdurer. Le train doit rester fiable, accessible financièrement et constituer le plus souvent possible la meilleure option. Nous avons donc encore du pain sur la planche ! Ce qui est certain, c'est qu'une Association comme la nôtre, qui en plus possède cette dimension supranationale, a plus que jamais sa place.

C'est dans cet état d'esprit que je vous souhaite plein succès dans la suite de vos activités et que je passe la parole à Samuel Pellissier, qui va vous présenter plus concrètement quels sont les enjeux les plus immédiats.

Je vous remercie.

Pierre Weiss – Président sortant de l'AEDTF – Section suisse