

Assemblée générale 2022 de l'AEDTF Grenoble – 13 mai 2023

Chers amies et amis du rail,

Je me réjouis de vous présenter ce rapport car vous constaterez que la section suisse se porte bien. Il a été demandé de rapporter uniquement sur des éléments relatifs à 2022, sans déborder sur les périodes adjacentes, ce que je vais m'efforcer de faire.

Un président travaille beaucoup, mais il n'est pas seul, heureusement. Je dois d'abord des hommages et des remerciements au Comité pour tout le travail fourni pour le bien commun, que ce soit pour tenir à jour nos comptes, préparer et envoyer des courriers, trouver de nouveaux membres, nous représenter lors d'événements, sans compter le simple suivi de l'actualité, l'organisation de sorties ou encore les réponses données à celles et ceux qui nous interpellent. Je rappelle que tout ce travail se fait à titre bénévole et qu'aucune indemnité n'est accordée, hormis le remboursement de frais directs comme le matériel de secrétariat.

Au 31 décembre 2022, la section suisse comptait 69 membres, dont 8 membres collectifs, au nombre desquels se trouvent 4 exploitants ferroviaires, 3 associations militantes pour les transports publics et une association de techniciens du rail.

Nous avons enregistré 4 nouvelles inscriptions et 2 démissions.

Par ailleurs, nos finances sont saines. Sans entrer dans les détails, je peux vous dire que nous avons eu CHF 9'145 de revenus, CHF 5'454 de charges directes, auxquelles il faut ajouter CHF 3'425 versés à l'association faîtière, ce qui nous a laissé un bénéfice de CHF 266. Notre compte postal affichait un solde de CHF 968 au 31 décembre 2022. Ces comptes ont été validés par le trésorier central et peuvent donc être approuvés. Je remercie Gilbert Ploujoux pour son travail de trésorier.

Il faut relever avec reconnaissance que nous n'avons pas enregistré de décès dans nos rangs l'année dernière. Pas besoin de minute de silence donc, mais je vous invite à quelques secondes de pause pour marquer notre reconnaissance de n'avoir pas eu à porter le deuil l'année dernière.

Lors de sa constitution en 2017, notre section s'était fixé trois priorités, à savoir 1.- le développement des liaisons internationales, objectif en lien direct avec notre dimension européenne, 2.- l'accélération des crédits et du rythme d'aménagement du réseau domestique, et 3.- la mise en valeur de lignes secondaires et de bonnes pratiques ferroviaires.

Concernant la troisième, la section a organisé deux voyages d'études ces douze derniers mois.

=> le premier à Zweisimmen en janvier 2022. Il nous a permis d'assister en avant-première à une démonstration du système de changement d'écartement voie métrique – voie normale. Nous sommes très reconnaissants à la Compagnie du MOB de nous avoir accordé d'être le premier groupe à bénéficier de ce privilège. Le Goldenpass Express (son nom commercial) est entré en service en décembre 2022. Samuel Pellissier et moi-même avons effectué le voyage inaugural. Vous savez peut-être que depuis fin février 2023, le service est suspendu en raison d'une usure inhabituelle des rails sur le tronçon à voie normale du BLS.

=> le deuxième, en septembre, a permis de visiter deux des usines du groupe Stadler en Suisse orientale, Bussnang et St. Margrethen. Pour l'anecdote, nous avons notamment vu le berceau d'« Anne », l'une des motrices commandées pour le Tramway du Mont-Blanc.

Pour celles et ceux d'entre vous qui sont intéressés, je vous prie de noter la visite que la section organise auprès des TPC le samedi 17 juin prochain. Cette compagnie, membre collectif de notre section, exploite 4 lignes à voie métrique, complétées par un réseau d'autobus. Nous l'avons choisie pour son dynamisme et les nombreux projets d'amélioration et de développement qui nous seront présentés. J'ai quelques bulletins d'inscription ici.

La cause du rail est ce qui nous motive et nous réunit. Outre le fait que j'aime les trains depuis toujours, mon engagement trouve sa motivation dans la certitude que le rail est la meilleure des réponses possibles pour rendre les transports compatibles avec les objectifs de développement durable et d'éviter la catastrophe annoncée. Il y a urgence. L'année dernière, nous avons encore été les témoins effarés des manifestations toujours plus extrêmes et fréquentes du dérèglement climatique. Parallèlement, nous avons aussi vu l'évaporation très rapide de toutes les bonnes résolutions qui avaient fleuri aux pires heures du confinement. Alors que la mise en place de trains de nuit progresse à un rythme de sénateur, le trafic aérien a largement retrouvé ses niveaux d'avant pandémie.

Finalement, l'impression qui domine est que tout le monde s'en fiche ! On pourrait se décourager, mais nous avons décidé de maintenir le cap et de faire notre part au mieux avec les moyens que nous avons.

Il convient donc de faire entendre notre voix à chaque fois que c'est possible pour rappeler que le rail, par la magie du roulement fer sur fer et par sa faible emprise spatiale par rapport aux volumes et au nombre transportés, est particulièrement économe en ressources et efficient. C'est important car on se rend bien compte que les transports publics ne sortent pas toujours gagnants, loin de là, lors des arbitrages politiques.

Nos succès ? Ils se confondent avec chaque décision qui reprend nos arguments ou qui fait évoluer les thèses que nous défendons dans le bon sens. Au cours des 12 derniers mois, nous pouvons notamment rapporter des interventions sur les sujets suivants :

=> les lignes trans-jurassiennes, je précise toutes les lignes trans-jurassiennes, car toutes sont plus ou moins en difficulté. Notre vice-président Samuel Pellissier a effectué une étude ligne par ligne qui énonce des propositions pour optimiser l'utilisation du matériel roulant et les horaires, éviter l'utilisation de matériel thermique sous caténaire, mettre davantage en valeur le potentiel touristique et occasionnel de la région, et suggérer, à l'image du Léman Express, l'utilisation d'une identité commerciale unique, le « Jura-Express », pour tout le trafic international et régional. Cette étude a été ensuite utilisée à différentes occasions pour faire avancer certains dossiers.

=> la liaison sur Verbier dans les Alpes valaisannes. Notre proposition d'aller chercher de la clientèle pour le Verbier Express vers Bienne à travers un train bi-tranche, s'est concrétisée au-delà de nos espérances avec la création d'un train de skieurs reliant chaque week-end Fribourg au Châble, le « VosAlpes Express ». Devant le succès

rencontré, nous avons suggéré aux TMR et à RégionAlps de reproduire l'expérience les week-ends d'été.

=> le train de nuit vers Rome. A défaut de pouvoir faire circuler un train de nuit entre Genève et Rome pour des questions logistiques, nous avons proposé aux CFF de faire passer celui qui reliera Zurich à Rome via Ostermundigen et Brigue par la ligne Puidoux – Vevey, desservant ainsi au moins en partie la Suisse romande. Il nous a été répondu par Vincent Ducrot, directeur général des CFF, que cette option avait en effet été étudiée, mais que le choix final dépendrait de nombreuses contraintes techniques et de matériel. Pour l'heure, rien n'est décidé et le principal défi consistera à faire rouler le train en Italie tout en respectant les nombreuses contraintes de fermetures nocturnes et autres.

=> la mise à l'enquête du SA 2023, pour laquelle nous avons envoyé 17 propositions et remarques.

=> la liaison par car vers Aoste. Nous sommes intervenus auprès de l'OFT, du Canton du Valais et des TMR pour trouver une solution qui assure au moins trois aller et retour par jour entre Martigny et le Val d'Aoste. Après avoir été réduite à deux relations par semaine, la liaison est actuellement totalement suspendue et le meilleur temps de parcours en train est supérieur à 6h30, une situation à peine croyable si l'on considère toutes les interactions entre le Valais et la Vallée d'Aoste. Nous avons mis en évidence le contraste flagrant avec la qualité des liaisons assurées entre le Canton des Grisons et le Tyrol du Sud, que nous demandons de prendre en exemple.

=> les relations vers la France méridionale et l'Espagne. Nous avons repris la proposition que nous avons faite à Renfe Viajeros en 2020 d'établir un Barcelone – Genève et retour via Lyon, puis un Genève – Marseille et retour via Grenoble, avec un roulement sur deux jours. Cette fois, nous l'avons adressée à TGV Lyria, saisissant l'occasion du retrait de la SNCF d'Elipsos (qui permettait de matérialiser la collaboration entre Renfe et SNCF), retrait qui théoriquement donne un peu plus de marge de manœuvre à Lyria. Nous n'avons malheureusement jamais eu de réponse. Notre nouvel objectif est de voir prolonger les liaisons établies sur Lyon vers Genève.

=> les liaisons vers de l'Allemagne et notamment Munich. Ici, c'est la qualité de la relation malgré l'électrification récente qui nous préoccupe. Notre proposition de liaison prolongée de Zurich vers la Suisse romande a suscité de l'intérêt et pourrait se concrétiser, mais elle a comme préalable la stabilité de l'horaire sur la partie allemande du trajet, ce qui est pour l'heure loin d'être le cas.

Pour ce qui est du rail en Suisse, l'année 2022 a vu la Commission des transports du Conseil national recommander par 15 voix contre 5 de valider le grand projet de Croix fédérale de la mobilité, projet accepté formellement par le Parlement au début de 2023. Nous pouvons saluer le travail de SwissRailvolution, dont l'AEDTF est membre collectif, qui a contribué à préparer le terrain au niveau politique et à ouvrir la porte à une vraie mise à niveau du réseau vieillissant des chemins de fer suisses. Grâce à la construction de cette croix fédérale, ces derniers auront des lignes nouvelles pour les Eurocity et les Intercity, tandis que le réseau existant sera libéré pour un développement massif du trafic RER et régional. Le trafic des marchandises y trouvera aussi son compte, tout comme le réseau à voie métrique alpin qui sera développé et mis en valeur. Ce n'est certes pas pour demain, mais l'AEDTF salue ce changement d'approche,

de perspective et surtout d'ambition. La nature courageuse des travaux à venir contraste en effet avec la politique actuelle d'adaptation de l'infrastructure existante, certes également méritoire, mais qui conduit à multiplier les petits chantiers interminables, les désagréments pour la clientèle et les dégradations du service, souvent pour ne mettre que des pansements sur les plaies les plus douloureuses et de répondre à l'urgence sans réelle vision d'avenir.

Cet objectif d'un grand saut qualitatif va certainement donner un nouvel élan à la part modale du rail, qui stagne en fait depuis la mise en place de Rail 2000.

Il faut relever que notre implication dans SwissRailvolution nous donne accès à des élus de toute la Suisse et complète de manière opportune les contacts que nous avons en Suisse occidentale à travers l'association OuestRail. Par ailleurs, nous sommes complémentaires, avec des grands projets à long terme pour l'un, et des dossiers plus ponctuels et actuels pour l'autre.

Nous avons déjà souligné par le passé que les chemins de fer suisses ont la chance de bénéficier d'une véritable sympathie spontanée de la part de la grande majorité de la population et des élus. C'est juste, mais tout ceci doit être soigné et nourri pour perdurer. Le rail suisse aura besoin de beaucoup d'argent, rapidement, pour rester efficace et exemplaire. Malheureusement, nous n'en prenons pas la voie, bien au contraire. La question est désormais moins budgétaire que légale. Les projets financés et acquis prennent beaucoup de retard, car il est devenu impossible de déplacer une barrière sans affronter les professionnels de la guérilla juridique, quand ce ne sont pas de nouvelles exigences imposées par l'OFT qui bloquent les projets comme dans le cas extrême de la gare de Lausanne. De nouvelles règles, qui prendront davantage en compte les intérêts des uns et des autres, devront être mises en place pour avancer.

Il reste donc beaucoup de travail, mais ce qui est certain, c'est qu'une association comme la nôtre, qui garde une vision supranationale et coordonne les actions des amis du rail de différents pays européens, a plus que jamais sa place.

Notre section continuera de militer et de se faire connaître pour accélérer le rythme des investissements et des moyens à disposition.

C'est dans cet état d'esprit que la section suisse, en plus de ses tâches domestiques, continuera de soutenir et d'appuyer également les initiatives prises dans les autres pays et par notre association faîtière.

Dans l'immédiat, je vous remercie de votre attention.

Pierre

Weiss – Président AEDTF – Section suisse

Selon le 20 minutes du 2 mai dernier, des retards se profilent dans plusieurs grands projets par rapport à la planification initiale. On parle d'un report de 3 à 5 ans, ce qui représente un allongement de 50% par rapport au calendrier prévu.

Selon la TG du 16 mars 2022, les pertes pour les CFF liées au Covid ont été de CHF 617 mios en 2020 et CHF 325 mios en 2021. La dette s'élève à plus de CHF 11 mias. Un consensus s'est dégagé pour considérer l'ensemble de ces déficits comme exceptionnels, sachant que le Conseil fédéral avait simultanément demandé aux gens de ne plus voyager et aux CFF de continuer à fonctionner. Les CFF vont augmenter leur productivité, mais ils ne peuvent être rendus responsables de cet endettement. Un front politique s'est constitué pour en limiter l'impact, et surtout de ne pas prendre ce prétexte pour repousser les investissements prévus. En 2021, malgré une hausse de 4,9% par rapport à 2020, le nombre de passagers transportés est resté plus de 33% inférieur à celui de 2019.

Jura

=> trop faible capacité des X73500 pour répondre à la demande sur la liaison Besançon – Le Locle. Depuis la rénovation complète de la ligne entre Morteau et Le Locle et un nouvel accord avec l'OFT autorisant le KVB français jusqu'à la Chaux-de-Fonds, ce sont désormais des AGC à trois caisses qui assurent l'entier des dessertes transfrontalières ;

=> discrète pression pour améliorer les relations entre Delémont et Belfort. Le terme de catastrophe n'est pas exagéré pour déplorer le gâchis représenté par la situation actuelle. Désormais au moins, tout le monde est d'accord sur le constat et les améliorations ne sont plus qu'une question de patience. Une nouvelle chance sera donnée à la ligne en décembre 2025. Certains de nos membres s'engagent énormément à titre personnel pour rapprocher cette échéance et proposer d'autres améliorations, notamment au niveau de la billetterie. De notre côté, nous restons en contact avec le Ministre jurassien David Eray, qui nous rejoint dans nos observations mais qui doit défendre la feuille de route établie en juillet 2020 avec notamment BFC.

=> intervention directement auprès du Canton de Vaud et de la région BFC suite à la discrète suppression, en décembre 2021, du TER quittant Vallorbe en direction de Dôle à 05h02, avec retour à Vallorbe à 18h33. Nous avons saisi cette occasion pour revenir sur notre proposition de mettre en valeur l'ensemble du potentiel de la ligne Lausanne – Dijon, et donc de sortir de la logique de la seule valorisation des trajets domicile – travail des abonnés et des AR d'affaires sur Paris. Nous sommes persuadés qu'il y a aussi un potentiel lié aux sportifs, aux excursionnistes et au tourisme régional doux, entre les deux villes terminus certes mais aussi sur l'ensemble du trajet qui traverse des paysages magnifiques et dessert des lieux touristiques importants. Actuellement, ce potentiel est largement ignoré. Notre courrier a retenu l'attention de la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, qui nous a répondu en date du 22 mars 2022 que le Gouvernement vaudois était sur le point de relancer les réflexions pour développer une liaison transfrontalière attractive sur cet axe. Son délégué aux affaires ferroviaires doit prendre contact avec nous afin de nous tenir au courant de l'évolution du dossier.