



LA LIGNE CFF EST-OUEST EST UTILISÉE POUR DE COURTS TRAJETS.

LA LIGNE GENÈVE-ST-GALL N'EXISTE PAS

Les voyageurs empruntent la ligne est-ouest pour se rendre de Genève à Berne ou de Gossau à Zurich. Les analyses de fréquentation des CFF en témoignent: cette ligne est une juxtaposition de clientèles.

PIERRE KOLB

L'axe est-ouest n'existe pas! Refrain de revendications lancinantes, voire justification de projets d'infrastructures, l'axe est-ouest, en Suisse, est une construction de l'esprit. Tout au long de l'année 2008 particulièrement, d'aucuns ont invoqué cet axe pour se plaindre de défauts d'investissement, surtout dans l'affaire de la 3^e voie Lausanne-Genève. L'axe est-ouest en cause est la liaison ferroviaire entre Saint-Gall et Genève, appelée axe en opposition à l'axe nord-sud qui franchit les Alpes par le Lötschberg et le Gothard. On reproche à juste titre aux autorités d'avoir mis la priorité sur ces investissements alpins: au détriment d'un axe est-ouest? Non. De nombreux investissements de plaine ont été de ce fait défavorisés.

Grand trafic en Europe

Révélatrice de cette erreur de perspective, une déclaration de l'économiste Stéphane Garelli qui défendait le projet de 3^e voie sur ce motif: «Il faut penser au développement des transversales est-ouest au milieu de l'Europe, et pas seulement à l'axe nord-sud.» Les confusions ne sont pas loin. Il y a effectivement un grand courant de trafic est-ouest en Europe, assez important pour que l'on puisse parler d'axe, mais cela ne concerne pas la Suisse. Les grands échanges ont lieu entre les pays d'Europe de l'est, en décollage économique, et l'Allemagne. Le grand transporteur Hupac a ainsi annoncé au printemps dernier que les transports sur cet axe avaient connu en 2007 une croissance de plus de 20%.

Cette croissance est impressionnante, mais elle n'a rien à voir avec l'axe est-ouest interne à la Suisse, expression utilisée donc pour caractériser la liaison Genève-Saint-Gall. La seule insertion européenne que l'on puisse en faire est nord-sud, au sens ou une clientèle munichoise qui veut gagner la Provence pourrait passer par Zurich et Genève (mais en évitant Saint-Gall!). De fait, loin d'être un véritable courant de trafic, cette ligne est une juxtaposition de liaisons ferroviaires courtes. Les analyses de fréquentation des CFF, que

l'on peut voir résumées dans le graphique ci-dessous le disent mieux qu'un long discours.

Fribourg, exemple parlant

On y voit que les usagers genevois (couleur jaune clair), lorsqu'ils prennent le train Intercity à destination de Saint-Gall, le font dans leur grande majorité pour se rendre à Lausanne, ou à Berne. Une poignée de voyageurs allant encore à Zurich, mais pas grand monde pour Saint-Gall. Avec une relative symétrie, les Saint-Gallois, les gens de Wil ou de Gossau empruntent ce train essentiellement pour se rendre à Zurich (couleur bleue). Quant aux voyageurs de Berne et de Zurich, c'est essentiellement les trajets entre ces deux villes qui les intéressent. Au départ de Fribourg, la navette banlieusarde avec Berne domine, et dans l'autre direction les échanges avec Lausanne. Pour cette dernière ville, comme pour Fribourg et Genève, l'importance économique de Zurich ne se reflète guère dans la proportion de clients de l'Intercity.

Le contraire du TGV

L'exemple le plus parlant est peut-être Fribourg, puisque pratiquement tous les usagers pour Zurich prennent ce train. C'est qu'ils n'ont pas à disposition, comme les Lausannois ou les Genevois, de la rocade que constitue la ligne du pied du Jura, par Biemme. On se rend

compte par ailleurs que s'il fallait enlever la clientèle fribourgeoise (jaune ocre) de cette ligne – c'est ce qui se passerait avec le projet d'Olivier François d'une nouvelle ligne TGV Genève-Saint-Gall – la rentabilité de cette ligne au sud de Berne ne serait vraisemblablement plus assurée. Un autre défaut de ce rêve d'un «TGV est-ouest

suisse» saute aux yeux: les deux bouts de cette ligne, Genève et Saint-Gall, ne présentent aucun intérêt commercial l'un pour l'autre. C'est toute la différence d'avec la liaison TGV Genève-Paris. La grande majorité des usagers qui montent à Genève descendent à Paris. Les clientèles de Mâcon ou de Bourg-en-Bresse sont bien

moins importantes. Sous l'angle de la rentabilité, le TGV pour Paris dépend de l'attrait des Genevois pour la Ville Lumière, ainsi que d'un parcours qui rejoint l'axe Paris-Lyon-Marseille que quantité d'autres TGV rentabilisent. Ces données expliquent que les CFF ne se sont jamais montrés des champions de projets de lignes à grande vi-

tesse, alors que l'Office fédéral des transports avait fantasmé de la chose à la fin des années 1980. Cela explique aussi le peu d'intérêt de ces mêmes CFF pour les études de swissmetro. C'est l'exemple d'une technologie susceptible de répondre à un besoin de relier des métropoles entre elles. Il n'y a pas, en Suisse, de marché pour ça. I



Les voyageurs des CFF préfèrent les courts trajets sur la ligne entre Genève et Saint-Gall. Loin d'être un véritable courant de trafic, cette ligne est une juxtaposition de liaisons ferroviaires courtes. KEYSTONE

Un horizon ferroviaire éclairci

L'année 2008 s'est achevée, au plan ferroviaire, sur la décision de remplacer le programme «ZEB II» par Rail 2030. Faut-il n'y voir qu'une acrobatie terminologique, ou en attendre une véritable relance des investissements ferroviaires? Cette appellation ZEB, pour «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» sera en tout cas passée comme un météore dans le paysage politique.

L'Office fédéral des transports (OFT) avait choisi en 2005 ce barbare acronyme en vue de rebaptiser Rail 2000. Il est vrai que la référence de l'an 2000, près de vingt ans après le lancement de ce programme toujours inachevé, faisait de plus en plus désordre et justifiait une appellation nou-

velle. Mais on aurait pu s'abstenir d'imposer une terminologie allemande aux autres régions linguistiques, d'autant plus que cela illustrait bien des faveurs régionales accordées à l'orbite zurichoise.

A l'image de la réalisation du tronçon Mattstetten-Rothrist, du tunnel Zimmerberg I, des chantiers pharaoniques de la deuxième gare souterraine de Zurich. Sans oublier que la cité de Calvin va encore absorber tous les projets autoroutiers importants des quatre à cinq prochaines années. Si le retour au respect linguistique, par l'appellation Rail 2030 (Bahn 2030, Ferrovia 2030) mérite d'être souligné, il est permis d'en espé-

rer un rééquilibrage simultané des investissements régionaux. Mais c'est un peu prématuré pour y croire.

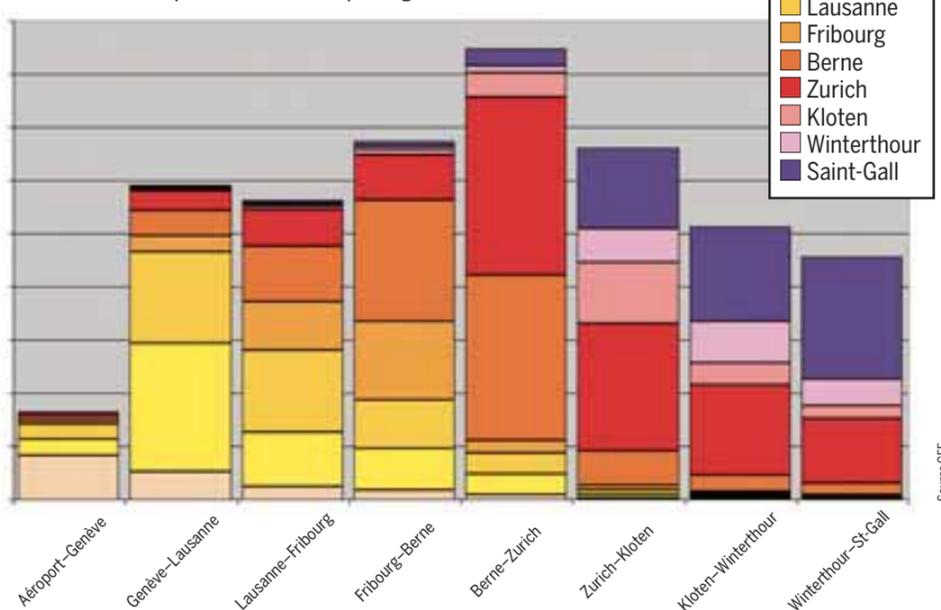
Point de départ, le 19 décembre dernier, lorsque le Conseil fédéral a annoncé une relance des investissements routiers et ferroviaires pour un volume de 30 milliards, ce qui est plutôt impressionnant, après plusieurs années de temporisation.

D'autant plus impressionnant que les jours précédents, la session ferroviaire du Conseil national laissait plutôt subsister l'impression d'une impasse entière: puisque la majorité à maintenu la formule de ZEB 1 ou petit ZEB. C'était

l'ultime avatar de cette série de fractionnements des investissements qui ont équivalu à renvoyer sans cesse et sans date les mêmes projets, en particulier la 3^e voie CFF Lausanne-Genève ou le tunnel de Gléresse. Pire, ces éléments avaient été en dernière péripétie amalgamés à une autre série d'investissements, de luxe celle-ci, la collection des tunnels du Triangle d'or (Brütten, Wiesenberg, Heitersberg II). On avait ainsi renvoyé au Conseil fédéral un inventaire impossible, que d'aucuns ont d'ailleurs appelé la liste du Père Noël. On comprend que cette issue des débats ait pu être considérée comme désespérante. PIK

FRÉQUENTATION DE L'INTERCITY GENÈVE – SAINT-GALL

Les couleurs indiquent le lieu où les passagers montent/descendent



RETOUR À UNE ATTITUDE VOLONTARISTE

L'apparent immobilisme des Chambres a été fustigé dans la presse nationale. C'est pourquoi la publication d'une réaction teintée d'optimisme de l'association Oustrail, le 17 décembre, a paru détonner. Au lieu de fustiger l'apparent immobilisme des Chambres, ce lobby ferroviaire de la Suisse occidentale a préféré se féliciter du score atteint par un amendement Germanier, qui visait à rétablir des priorités dans la liste du Père Noël. Il avait certes été écarté, mais avait obtenu un excellent score de minorité (86 oui, 96 non).

Or, en s'accrochant à ce résultat, Oustrail pourrait avoir mieux perçu que d'autres la nouvelle donne fédérale en matière d'infrastructures, telle que le Conseil fédéral allait la présenter le 19 décembre. On n'en est plus au moratoire de facto de ces dernières années: l'heure est aux grandes impulsions. Moritz Leuenberger a annoncé que le

Conseil fédéral s'était attaqué à Rail 2030, en déterminant des variantes en fonction des moyens qui seraient mis à disposition. La bonne nouvelle de fin d'année résidait dans ce retour à une attitude volontariste.

Ce programme, qui devrait être finalisé l'an prochain, s'échelonne sur un quart de siècle, ce qui imposera une attention aiguë aux priorités, et l'on sait que ce sont en général les planifications qui ont joué les pires tours à la Suisse romande. En outre, les fonds institués aujourd'hui ne suffiront pas. Or, le recours au budget ordinaire de la Confédération, parfois évoqué, n'a pas été retenu, mais une éventuelle taxe sur les billets. Le problème est que l'on risque de contredire ainsi les efforts de transfert route-rail. On le voit, des incertitudes demeurent, et des débats serrés se profilent à l'horizon. Au moins cet horizon s'est-il éclairci. PIK