

Exposé

Intervenant	Werner Luginbühl, conseiller aux Etats
Evénement/sujet	Conférence de presse « Berne dételée du TGV »
Date	Mardi 30 juin 2009, 10 h 00
Lieu	Université de Berne <i>Le texte parlé fait foi.</i>

Mesdames et Messieurs,

La conseillère d'Etat Madame Barbara Egger-Jenzer a évoqué dans son discours le rapport entre le développement des infrastructures et l'attractivité de l'offre de transports.

Depuis l'introduction de l'horaire cadencé au niveau suisse, la coordination de la planification de ce développement et de cette attractivité a mené le trafic ferroviaire de notre pays sur la voie du succès. A vrai dire, la Suisse est un petit pays. Et l'option du rail, par rapport à un autre mode de transport, ne peut avoir du succès que si les itinéraires internationaux en profitent.



C'est la raison pour laquelle la NLFA est en construction, s'agissant du trafic marchandises. Le même raisonnement, s'agissant du trafic voyageurs, est à l'origine de l'arrêté fédéral sur le crédit d'engagement pour la première phase du raccordement aux lignes à grande vitesse européennes (raccordement LGV). Il était clair pour les Chambres fédérales que, pour le trafic voyageurs également, la question doit être abordée dans une perspective internationale.

C'est pourquoi la Confédération a accordé plus d'un milliard de francs. Cette enveloppe doit permettre de développer les infrastructures ferroviaires des liaisons internationales d'ici à 2015. Dans la partie ouest de la Suisse, outre Genève et Bâle, les lignes suivantes sont très clairement définies : Delle – Belfort, Berne – Neuchâtel – Frasné et Lausanne – Frasné. Quant à la partie est, les points de jonction sont Schaffhouse, Kreuzlingen/Konstanz et St. Margrethen.

De l'argent a été investi dans ces projets, et on continuera à en investir. D'ailleurs, il ne s'agit pas que de projets situés sur sol helvétique, et la Suisse n'est pas seule à fournir des moyens financiers. Il y a donc une volonté politique claire de développer les liaisons internationales sur ces tronçons. Les CFF le savent aussi.

Pour la période allant jusqu'en 2010, le Conseil fédéral a assigné aux CFF entre autres l'objectif suivant : « Le Conseil fédéral attend des CFF qu'ils proposent, dans le domaine d'activité 'trafic international des voyageurs', une offre axée sur le marché et absorbent une partie prépondérante de la croissance du trafic. Ils assurent ainsi l'intégration de la Suisse dans le réseau européen de trains à grande vitesse ».

Et je complète : il faut réaliser cette intégration sur toutes les lignes dont les infrastructures doivent être développées. Pour moi, la ligne Berne – Neuchâtel – Paris en fait partie.

La baisse de la demande a un lien avec la diminution. Toutefois, le taux de fréquentation des trains Paris – Lausanne et Paris – Berne est tout à fait comparable avec celui des lignes Paris – Bâle et Paris – Zurich. Il est incompréhensible que le nombre de liaisons avec Berne baisse alors que le nombre de liaisons avec Bâle et Zurich augmente.

Le canton de Berne avait par ailleurs demandé à Lyria de faire circuler des TGV jusqu'à Interlaken, mais sa demande a été rejetée. C'est une décision qui me déçoit aussi particulièrement, moi qui vient de l'Oberland. J'ai la conviction que cette liaison directe séduirait de nouveaux clients.

Si le TGV circulait de Berne à Interlaken, il remplacerait un train Intercity. Si ce scénario était adopté, il faudrait qu'il soit rentable pour les CFF.

Pourquoi cette idée ne fonctionne-t-elle pas avec le TGV alors que tout se passe merveilleusement bien avec l'ICE ?

Pour moi, la suppression d'un TGV est incompréhensible pour deux raisons. Premièrement, elle va à l'encontre des objectifs stratégiques fixés par le Conseil fédéral. Et deuxièmement, elle est contraire aux intérêts entrepreneuriaux propres des CFF : l'entreprise se retire de marchés existants, d'abord en diminuant l'offre, puis en la supprimant. Il est un peu facile d'avancer que la demande n'est pas suffisante quand, de son côté, on offre toujours moins.

J'en appelle donc aux responsables des CFF pour qu'ils acceptent l'offre des cantons en matière de solutions porteuses d'avenir, qu'ils établissent immédiatement le dialogue et qu'ils reviennent sur leur décision de supprimer des liaisons ferroviaires.