

Message du Président à la première AG extraordinaire de la section suisse

Aigle (locaux TPC), le 17 juin 2023

Chers membres, chers amis du Rail,

Je vous souhaite la bienvenue à cette journée de découverte des TPC et me réjouis très sincèrement de votre présence à Aigle ce matin.

Pt administratif : menu salade mêlée / saumon, riz et légumes / dessert et café // 2 végétariens

Je remercie les TPC de nous accueillir dans leurs locaux. Tout à l'heure, nous aurons l'occasion d'en savoir davantage sur cette compagnie qui est membre collectif de l'AEDTF-CH, sur leurs nombreux projets, et après le repas, de parcourir selon votre choix une ou deux lignes de ce réseau géographiquement limité mais vous le verrez extrêmement varié.

Auparavant, nous avons souhaité prendre un moment pour cette AGE. Il nous semble en effet important de vous présenter une fois un peu plus formellement notre section et notre travail, et surtout de vous donner la possibilité de poser des questions et d'exprimer vos attentes. Toutes et tous, vous nous connaissez à travers nos courriers et lettres d'information, et surtout grâce aux journées d'étude que nous avons organisées à 7 reprises depuis que la section existe. A côté de ces voyages, qui est la partie visible de l'iceberg, est effectué tout un travail de sensibilisation, de proposition et de conseil, qui doit par nature rester discret et qui est par conséquent peu spectaculaire pour celles et ceux qui nous soutiennent à travers leur cotisation.

C'est pour vous présenter cette partie moins visible de notre travail que nous avons prévu ce moment d'échange.

Je commence par vous transmettre les salutations de notre Président pour l'Europe, William Lachenal, retenu à Grenoble pour raison de santé.

De même, je vous présente les membres présents de notre Comité, dont chacun des membres pourra s'exprimer dans quelques instants <...>.

Magali – secrétaire pour la Suisse romande

Samuel – vice-président – exploitation et horaire

Gilbert – trésorier

Pierre – relation avec les autres associations

Blaise – relations avec les médias

Absent : Roland, secrétaire pour la Suisse alémanique

Absent : Lionel Brasier, autre membre

Je vous propose de traiter notre sujet selon le canevas suivant :

Historique / Actions entreprises et résultats / Situation actuelle / Perspectives / Questions

Historique

Pour rappel, l'AEDTF a été créée en 1988 par une équipe qui s'était à l'époque engagée pour une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin et qui a souhaité ensuite étendre ses activités. Son siège européen est à Grenoble et son objet est le développement et la promotion du chemin de fer, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, y compris dans le cadre urbain. C'est d'abord un club d'échanges, de réflexions et de perspectives. C'est aussi une association fédérative horizontale, en ce sens qu'elle est ouverte à tous les acteurs du transport ferroviaire : propriétaires d'infrastructures,

exploitants, constructeurs, entités politiques, élus, bureaux d'études ferroviaires, groupements transfrontaliers, simples usagers et bien entendu amis du chemin de fer.

Originellement, la section suisse est née des tracas administratifs et des frais imposés par Postfinance aux entités ayant leur siège à l'étranger. Pour éviter qu'une grande partie de nos revenus soient évaporés en frais bancaires, il a été décidé d'établir une structure suisse, avec un CCP suisse, et de verser régulièrement les cotisations encaissées sur le compte l'AEDTF en France. Peu après, Eric Rahm, le vice-président pour la Suisse, est décédé soudainement. C'est alors que Roland Kallmann m'a contacté pour me proposer de reprendre son poste, en m'expliquant que ma fonction consisterait à photocopier les relevés du CCP suisse pour les envoyer à Grenoble. J'ai donc accepté un double-poste, Président et trésorier, non sans être dubitatif quant aux faibles ambitions affichées et à cette gouvernance pour le moins inhabituelle. A cette époque, la section suisse comptait une quarantaine de membres, résidant essentiellement dans la région lémanique.

Tout s'est mis en place assez vite et après la rédaction de nos statuts par le même Roland Kallmann, la constitution d'une section suisse a été officiellement actée à Grenoble en mars 2017. Un Comité suisse a été nommé, dont la structure n'a pas changé depuis, hormis l'arrivée de mon épouse comme secrétaire pour la Suisse romande en 2021.

En ce qui me concernait, il était juste inimaginable de voir le rôle du Président se limiter à l'envoi de photocopies. Dès lors qu'il existait une section suisse, autant la faire vivre pleinement et la rendre utile à la cause des chemins de fer !

Le Comité a donc été invité à une première séance de travail en été 2017, et après échanges et évaluation objective de nos ressources, nous avons décidé de concentrer nos actions sur trois domaines prioritaires, à savoir :

- vers l'étranger, le développement des relations internationales au départ de la Suisse, tant diurnes que nocturnes, un objectif directement en relation avec l'ambition européenne de notre structure

- en Suisse, la mise en place d'une politique permettant d'augmenter massivement la part modale du rail, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Cet objectif, qui bénéficie pourtant d'une large sympathie spontanée des politiques et de la population, impose une mise à niveau accélérée du réseau afin qu'il puisse répondre aux besoins du XXIème siècle. Or, les moyens manquent. Il faut savoir que l'addition de tous les projets ferroviaires existants en Suisse équivaut à une facture dépassant les CHF 50 mias. En regard, les moyens mis à disposition à travers le fonds de financement et d'aménagement de d'infrastructure ferroviaire (FAIF) se montent à environ CHF 1 mia par an. Alors que notre réseau ferroviaire, dont une grande part remonte au XIXème siècle, est régulièrement saturé et souffre désormais d'obsolescence, il est évident que d'autres ressources doivent être mobilisées rapidement, notamment dans l'optique des engagements internationaux pris par la Suisse dans le domaine climatique. Malheureusement, au lieu de presser le pas, on constate que même des projets financés et prêts à démarrer prennent un retard considérable. Alors qu'il est devenu impossible de déplacer une barrière sans se voir opposer des procédures sans fin, la multiplication de petits chantiers de longue durée pénalise les usagers. Dans ce domaine également, de nouvelles règles doivent être établies afin de garantir qu'après un certain temps consacré à la recherche de compromis, l'intérêt collectif prime.

- pour nos membres, l'organisation de sorties qui permettent soit de faire découvrir une ligne secondaire peu connue, soit de montrer quelques exemples de bonnes pratiques ferroviaires. Dans les faits, c'est finalement ce deuxième aspect qui a déterminé les choix effectués.

Parallèlement, le Comité s'est préoccupé de donner une véritable dimension nationale à notre structure et de la rendre visible dans les trois langues nationales. C'est ainsi qu'un site trilingue propre à l'AEDTF-CH a été ouvert et continue d'être entretenu.

De même et pour vous rassurer, les postes de Président et trésorier ont été rapidement séparés, Gilbert Ploujoux s'occupant de nos finances.

Actions entreprises

Comme indiqué précédemment, un lobby, qui se distingue d'une association militante, doit faire preuve de retenue et de discrétion dans sa communication publique, mais se doit aussi de développer un réseau de relations susceptibles de relayer nos idées. Rappelons ici que nous ne décidons rien et que notre influence est directement proportionnelle à la pertinence de nos suggestions. C'est pourquoi la discrétion est aussi l'élément de base pour maintenir la confiance de nos interlocuteurs.

Notre section s'adresse notamment aux partenaires suivants :

=> individuellement, nous sommes en relation avec les conseillers d'Etat de Suisse occidentale, respectivement avec leurs subordonnés chargés des questions ferroviaires. Pour l'heure, l'occasion d'approcher des politiciens d'autres cantons ne s'est pas présentée. Notre action consiste essentiellement à l'envoi de courriers sensibilisant sur tel ou tel sujet qui intéresse directement un canton : par exemple, la mise en place d'un train de nuit pour Rome au départ de la Suisse romande, ou encore des idées d'horaires permettant de développer le potentiel touristique des lignes trans-jurassiennes.

De même, nous maintenons des contacts de même nature avec les dirigeants des compagnies ferroviaires, y compris et notamment les CFF, afin de leur faire part de nos conseils et propositions.

=> collectivement, nous entretenons de multiples liens personnels à travers notre participation en tant que membre à plusieurs instances, tel OuestRail, qui regroupe autour des politiques tous les acteurs de la Suisse occidentale dévoués à défendre les intérêts ferroviaires de cette partie du pays. Cette entité se réunit deux fois par an. Depuis que la section suisse existe, nous avons participé à toutes les réunions et à chaque fois, nous avons pris la parole pour participer au débat ou faire des propositions.

Ces différents contacts forgent petit à petit notre crédibilité et nous permettent d'être considéré parmi les amis du rail au sens premier du terme. A ce titre, nous avons été invités à différents événements officiels, par exemple pour l'inauguration de la gare du Châble des TMR et celle du Léman Express, ou encore lors de soirées réservées aux partenaires des CFF, entre autres.

En 2021, nous avons également été parmi les membres fondateurs de SwissRailvolution, une entité qui regroupe plusieurs parlementaires fédéraux et fédère différentes associations suisses engagées pour le rail. L'objectif politique est la réalisation de la croix fédérale de la mobilité, soit la création de nouvelles lignes est-ouest et nord-sud (de frontières à frontières) selon les standards actuels. <conférence de Guido Schoch, vice-président de SRV (ex-directeur des VBZ et de la SOB // Une stratégie ferroviaire plutôt qu'une politique de l'arrosoir). Elles permettront de soulager le réseau historique et d'offrir de meilleures dessertes à toutes les régions du pays. Parallèlement, SwissRailvolution soutient le percement d'un tunnel ferroviaire sous le col du Grimsel, entre Oberwald et Innertkirchen, liaison qui permettra de créer aussi une croix ferroviaire à voie métrique à travers les

Alpes suisses, permettant par exemple de relier Tirano à Montreux ou Lucerne à Zermatt sans changer de train. La participation à SwissRailvolution nous permet d'avoir accès à des parlementaires fédéraux qui représentent toutes les régions du pays. Pour l'heure, le succès est au rendez-vous, car après une recommandation de la Commission des transports du Conseil national de valider le projet de Croix fédérale de la mobilité par 15 voix contre 5 à fin 2022, ce dernier a été définitivement accepté par le Parlement suisse le 9 mars 2023. La construction des croix ferroviaires est donc actée.

Il est de notre responsabilité d'utiliser ces différents contacts, ainsi que nos connaissances ferroviaires, pour faire avancer la cause du rail à long terme, de suivre l'actualité et de proposer différentes idées permettant de rendre le train plus attractif, notamment dans le cadre des voyages internationaux.

L'inventaire à la Prévert qui suit résume nos actions les plus marquantes :

=> nous sommes intervenus chaque année, à travers notre Vice-président Samuel Pellissier, pour prendre position dans le cadre des consultations liées aux projets d'horaires annuels. Au fil des ans, nous avons fait plus de 80 propositions pour développer certaines liaisons directes (ligne du Lavaux), rajouter l'une ou l'autre course, mieux desservir certains villages par les cars qui prolongent le réseau ferroviaire, optimiser les croisements et ainsi de suite ;

=> en 2029, nous avons proposé de rendre visible l'ensemble des correspondances du Léman Express assurées par des bus d'AURA (à l'époque LIHSA) dans le système d'horaire européen Hafas, une demande qui a été suivie d'effets dès 2020 ;

=> en ce qui concerne les dessertes transjurassiennes, notre vice-président Samuel Pellissier a effectué, en 2021, une étude ligne par ligne afin d'énoncer un certain nombre de propositions visant à optimiser l'utilisation du matériel roulant et des 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. *Par exemple, elle mentionnait la 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 ;*

=> année après année, nous maintenons l'attention et une 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. 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 entre les différentes parties. Nous ne sommes pas les seuls à avoir dénoncé avec véhémence la situation actuelle, stupide et choquante. 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 <hommage à Serge F.>. 2025, c'est certes long, mais les processus législatifs ne permettent pas d'aller plus vite. A noter que les autorités jurassiennes, acquises à notre cause, nous ont écrit pour nous remercier de nos interventions et démarches constructives, à l'opposé des propositions de refermer la ligne entendues ici et là. Comme le disait un expert anonyme : « deux solutions se présentent pour les trains vides : les remplir ou les supprimer ; en Suisse, on choisit généralement la première solution ». Il demeure que cette expérience restera dans les annales comme un cas d'école de grave erreur d'estimation de la demande, de mauvaise coordination avec des cars en concurrence directe, d'égo

mal placé et finalement d'un gâchis magistral, malheureusement susceptible d'être pris en exemple pour contester d'autres projets de réouverture en France ;

=> également dans le cadre des relations transjurassiennes, nous sommes intervenus directement auprès du Canton de Vaud et de la région Bourgogne-Franche-Comté 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 à 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 mars 2022 que le Gouvernement vaudois était sur le point de relancer les réflexions pour développer une liaison transfrontalière attractive sur cet axe. Nous avons rencontré son délégué aux affaires ferroviaires et sommes restée en contact depuis ;

=> concernant la ligne Neuchâtel - Frasnes, actuellement en grand danger, notre collègue Samuel Pellissier participe régulièrement aux réunions de la Fédération du Transjuralpin. En septembre 2018, il a présenté au nom de l'AEDTF-CH son étude intitulée « Amorçage / Prolongation de 2 Regio Express Neuchâtel - Frasne depuis / jusqu'à Berne, avec financement quadripartite de ces relations » et nous suivons régulièrement le dossier depuis. L'action est également coordonnée avec la Citrap-Neuchâtel, où notre membre Blaise Nussbaum joue un rôle actif.

=> En ce qui concerne la deuxième étape de Prodes (Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire), pensée pour l'horizon 2035, le projet initial, bien qu'ambitieux, comprenait des lacunes criantes. En joignant notre voix à celle d'autres associations et des pouvoirs publics, nous avons contribué à revoir les plans à la hausse et à augmenter parallèlement les fonds qui seront engagés à CHF 13 milliards, finalement votés en juillet 2019. Les effets les plus visibles sont la décision d'équiper la section déjà creusée du tunnel du Lötschberg, et de reconnaître l'urgence de la situation sur l'axe Lausanne - Genève, et au-delà en direction de La Plaine. Nous avons également pris position afin que la Confédération finance la nouvelle ligne entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, plébiscitée par le peuple neuchâtelois en février 2016, plutôt que la rénovation de la ligne historique. Cette option est désormais officielle.

=> dans les Alpes valaisannes, nous avons d'abord proposé de prolonger les RE Annemasse - Saint-Maurice jusqu'à la gare du Châble les week-ends d'hiver, une desserte devenue réalité dès la saison 2019-2020 sous le nom de « Verbier Express » et dont le succès a été largement confirmé depuis. Rappelons que la gare du Châble est la seule en Suisse à voie normale qui soit au pied d'un domaine skiable (Verbier 4 Vallées). Sur la base de ce succès, nous avons proposé d'aller chercher depuis Bienne, à travers un train bi-tranche, une nouvelle clientèle pour le Verbier Express. Notre proposition n'a pas été retenue en tant que telle, mais elle a inspiré la mise en place d'un train de skieurs reliant chaque week-end Fribourg au Châble, le « VosAlpes Express ». Ici également, le succès a dépassé les espérances, ce qui nous a permis de suggérer aux TMR et RégionAlps de reproduire l'expérience les week-ends d'été. Aux dernières nouvelles, les probabilités d'une concrétisation de cette idée sont très favorables ;

=> à défaut (pour des questions logistiques) de pouvoir organiser un train de nuit entre Genève et Rome, nous avons proposé aux CFF que le train qui sera mis en place entre Zurich et Rome via Ostermundigen et Brigue fasse le détour par la ligne Puidoux - Vevey. Cette solution est certes plus

longue, mais elle permettrait de desservir la gare centrale de Berne, Fribourg, Montreux et le Valais romand. Il nous a été répondu en février 2021 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. A première vue, la mise en place de rames réversibles devrait déjà permettre de desservir la gare de Berne, mais rien n'est décidé et la principale difficulté consistera à faire rouler le train en Italie tout en respectant les nombreuses contraintes de fermetures nocturnes et autres. La mise en circulation du train est de toute manière reportée à 2024 pour différentes raisons, notamment financières. Nous avons initié une démarche de sensibilisation parallèle en envoyant une copie de notre courrier aux autorités des trois cantons directement concernés (GE, VD et VS). Deux d'entre eux nous ont répondu qu'ils soutenaient pleinement cette demande de leur côté. Il y a donc une réelle probabilité que cette liaison puisse un jour être rétablie.

=> en ce qui concerne les relations vers la France méridionale et l'Espagne, nous avons contacté tant Renfe Viajeros (en 2020 et 2021) que TGV Lyria (en 2022) pour proposer d'établir une liaison Barcelone - Genève et retour via Lyon, puis un Genève - Marseille et retour via Grenoble, avec un roulement sur deux jours. Nous n'avons pas eu de réponse à ce jour. De même, toutes nos tentatives d'entrer en discussion avec TGV-Lyria n'ont même pas permis d'avoir un accusé de réception. Nous défendons la mise en place d'une offre renouvelée vers le sud de la France et l'Espagne, de même qu'une bonne desserte des principales villes suisses vers Paris, et pas seulement depuis Genève.

=> vers l'Allemagne, dans la foulée de l'électrification de ligne dès décembre 2020, nous avons proposé de prolonger une ou deux des courses EC Munich - Zurich jusqu'à Genève et retour. Cette proposition est étudiée sérieusement par les CFF, 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.

=> en mai 2020, alors que la pandémie faisait rage, nous avons exceptionnellement pris position publiquement à travers un communiqué de presse qui a été conçu comme un plaidoyer afin que le « monde d'après » laisse une large part aux transports ferroviaires et permettent de rétablir les liaisons internationales qui avaient disparu les unes après les autres. Cette dissertation en faveur du rail a été largement reprise dans les journaux romands et de France voisine.

=> en ce qui concerne les marchandises, nous sommes intervenus en juillet 2018, à la suite de l'annonce de la réorganisation du trafic fret des CFF. Une première mouture entendait transformer des régions entières en désert ferroviaire, les cantons les plus touchés étant ceux de l'arc jurassien. Dans l'intervalle, les nombreuses protestations ont imposé aux CFF de se montrer moins dogmatiques. Certes, beaucoup de points de dessertes peu utilisés ont disparu, mais avec l'aide des pouvoirs publics et un peu de bonne volonté, le pire a été évité et les camions ne sont nécessaires que sur quelques kilomètres dans la plupart des cas.

=> de manière plus anecdotique, nous avons proposé, en septembre 2019, de reprendre la desserte marchandises de la gare de Cugy FR, proposition rejetée par CFF Cargo pour des raisons de disponibilité de personnel et de matériel ;

=> enfin, tout récemment, 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 par car 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. Grâce au dynamisme des TMR, la relation sera toutefois rétablie l'été prochain.

Situation actuelle

Toutes ces actions nous ont permis d'être davantage connus et de recruter de nouveaux membres.

A l'heure actuelle, nous sommes plus de 70, dont 8 membres collectifs.

Nos finances sont saines. Sans entrer dans les détails, je peux vous dire qu'en 2022, nous avons généré CHF 9'145 de revenus, déboursé CHF 5'454 en 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. Je remercie Gilbert Ploujoux pour son travail de trésorier.
- explications

Cette réunion est donc une très bonne occasion de dire merci au Comité pour son travail et à vous les membres, pour votre précieux soutien. Je tiens à préciser que tout le travail est effectué à titre bénévole et qu'à part les frais directs comme l'envoi des courriers, aucun frais n'est pris en charge, notamment les transports pour participer à telle ou telle activité.

Perspectives

Actuellement, je ne vous cache pas que si la section suisse se porte très bien, le reste de l'Association est à la croisée de chemins et que nous sommes dans une phase de réflexion quant au sens et à la portée de notre ambition européenne. En effet, il était prévu que la création de la section suisse s'accompagne du redéploiement ou de la création d'autres sections similaires dans différents pays européens, ce qui aurait permis une coordination de nos actions au niveau international. A ce jour, la dynamique propre à la section suisse reste isolée, avec en France l'ARDSL, association d'utilisateurs et force de proposition qui fait un excellent travail dans sa zone d'activité qui couvre le Dauphiné, la Savoie et la région lémanique.

Le Conseil d'administration central réfléchit à différentes options. En ce qui nous concerne, il est tout à fait possible que la section suisse prenne une totale indépendance et se concentre sur ses activités, ce qui ne changerait finalement rien ni pour les membres ni dans la nature de notre travail, et n'altérerait nullement la coordination de certaines actions avec d'autres acteurs actifs dans le ferroviaire en Suisse.

Voici ce que je souhaitais vous dire avant de laisser la place aux autres membres du Comité et à vos questions.

Je vous remercie de votre attention.

Questions