

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2008)
Heft: 1776

Artikel: Un plan B pour la troisième voie CFF : pourquoi et comment le canton de Vaud doit aller de l'avant pour accélérer le mouvement
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1012465>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le troisième mondial

L'ambition de M. Pepy est de faire de la SNCF le quatrième groupe européen de logistique, après la Deutsche Post (DHL) et la Deutsche Bahn (DB). Mais qui est le troisième?

A ce rang, une société suisse, Kühne & Nagel, domiciliée à Schindellegi (Schwyz). Elle occupe 51'000 personnes, dans 100 pays, où elle dispose de 6 millions de m² d'entrepôts, et dégage un bénéfice élevé de 531 millions. Son rayon d'action dépasse de beaucoup le domaine d'activité de CFF Cargo, sa politique n'est pas particulièrement orientée vers le ferroviaire – en France, elle développe son parc routier – mais elle peut confédéralement faire bénéficier de son savoir-faire la société étatique. Sauf erreur ces liens ont existé au niveau du Conseil d'administration, mais sans suite.

L'offre ferroviaire de Kühne & Nagel est détaillée: wagons séparés, trains complets, liaison terminal ferroviaire-clients. Comment se positionne CFF Cargo dans chacune de ces catégories?

La concurrence stérile

Les CFF ont prioritairement choisi d'offrir une prestation de détail, par wagon, d'où les manœuvres nocturnes de recomposition des trains, comme à Denges par exemple. Cette politique se révèle lourde pour tous les clients qui ne sont pas raccordés par fer. La livraison au domicile implique une rupture de charge peu rentable dans un petit pays où les distances sont courtes. On se souvient encore de l'échec coûteux de la formule Cargo-domicile.

Restent les trains complets, formule valable pour le transit Nord-Sud, mais les CFF se heurtent sur ce terrain à la concurrence du Lötschberg (BLS), la Deutsche Bahn sachant jouer de cette rivalité helvético-suisse absurde.

Les obstacles sont donc accumulés: logistique faible, partenariat avec l'Italie décevant, transit soumis à la concurrence interne, trafic intérieur se heurtant aux difficultés des petites distances, de la rupture de charge, de la liaison terminal-domicile du client. Tout cela, additionné,

rend la mission impossible.

Les solutions

Seule une politique globale est à la mesure de l'enjeu. Soit:

- * le développement de la logistique qui pourrait être mise sur pied en collaboration avec la Poste;
- * la suppression de la concurrence Lötschberg-CFF, et elle ne cessera que si l'autorité politique se montre persuasive et intraitable;
- * la collaboration avec les camionneurs privés pour la liaison terminal-domicile.

Cette politique implique que la société CFF Cargo puisse s'ouvrir, les CFF restant majoritaire. Les comptes devraient notamment être «*désintégré*» de la comptabilité générale des CFF. Il n'y a pas de raison que les voyageurs subventionnent le trafic marchandise.

La révision nécessaire n'est donc pas celle des locomotives à l'atelier de Bellinzzone. C'est la mission confiée aux CFF. Elle dépasse même les compétences du Conseil d'administration. Elle est politique.

Un plan B pour la troisième voie CFF

Pourquoi et comment le canton de Vaud doit aller de l'avant pour accélérer le mouvement

Pierre Imhof (15 avril 2008)

Les Romands auront payé plusieurs fois les nouvelles transversales ferroviaires alpines: par leurs impôts, comme tous les Suisses; en participant à la dernière

augmentation des tarifs des entreprises suisses de transport, notamment justifiée par l'accroissement de l'offre au Lötschberg dont ils ne profiteront guère; et par

l'abandon provisoire de projets jugés indispensables, comme la troisième voie entre Lausanne et Genève.

Des voix s'élèvent d'ailleurs

pour que le canton de Vaud préfinance le tronçon entre Renens et Allaman, histoire d'éviter qu'il ne soit repoussé de quelques dizaines d'années. Au premier rang, le Centre patronal, dont il faut relever la constance dans l'engagement en faveur des transports publics: il figurait parmi les plus grands défenseurs du projet de métro M2 à Lausanne, entre Ouchy et Epalinges... d'ailleurs financé par un montage original qui réunissait la société exploitante, la Confédération, le canton et la commune de Lausanne, et mélangeait contributions à fonds perdus et garanties d'emprunts.

Deux questions se posent dès lors: le canton peut-il avancer les sommes nécessaires à ce premier tronçon? et si oui, doit-il le faire, comme le souhaite le Grand Conseil?

Juridiquement, rien ne s'oppose à un financement cantonal. Bien sûr, l'article 12 du projet de la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire prévoit que les cantons peuvent préfinancer les mesures prévues dans ladite loi et approuvées par l'Assemblée fédérale. Mesures au nombre desquelles ne figure donc pas la troisième voie entre Renens et Allaman. Et que la commission du Conseil des Etats a refusé d'ajouter, malgré la proposition de Géraldine Savary qui n'a récolté qu'une voix; mais cet article ne concerne pas la troisième voie, puisqu'elle n'y figure pas; or pour tout autre projet, c'est la loi sur les CFF qui s'applique, et qui prévoit

explicitement à son article 8 la possibilité pour les cantons de participer au financement des «investissements plus ambitieux» que le maintien de l'infrastructure.

La réponse à la question de l'opportunité d'un préfinancement cantonal est moins facile à apporter. Premièrement parce que le coût pourrait être élevé si le prêt n'est pas rémunéré. Ensuite parce que la territorialité d'une ligne de chemin de fer est difficile à établir. La troisième voie profitera certes d'abord aux Vaudois, qui pourront pérenniser le trafic régional et libérer de la capacité pour des trains rapides, mais les autres cantons romands seront aussi au nombre des bénéficiaires. Et le résultat de la proposition Savary en commission ne laisse guère augurer d'un enthousiasme romand pour ce projet. Vaud serait-il d'ailleurs prêt à financer le tunnel de Gléresse, dans le canton de Berne, qui conditionne une cadence à la demi-heure entre Yverdon et Lausanne?

Pas de raison pourtant d'attendre que le train soit là pour monter dedans. Le canton peut s'engager sur deux chantiers au moins pour accélérer le mouvement.

L'un est celui de la quatrième voie entre Lausanne et Renens, qui figure au nombre des projets que la Confédération prévoit de soutenir, mais dont la date de réalisation est incertaine. Pour ce projet, devisé à 210 millions de francs, un préfinancement a tout son

sens. Tout comme, ce qui est déjà prévu, pour la nouvelle gare de Malley (80 millions). Ces installations seront utiles dès leur mise en service pour développer le réseau express régional, dont on sait qu'il sera dopé par la mise en service du métro M2 dans le courant de cette année déjà. Une fois le train à Renens, quoi de plus naturel que de le faire poursuivre en direction de la Côte?

Le canton peut également être actif dans la préparation de la troisième voie jusqu'à Allaman. On sait le temps que peuvent prendre études et procédures. Une politique active dans ce domaine, avec au besoin des études de détail et des achats de terrain, permettrait de dérouler le tapis rouge devant la troisième voie dès le financement obtenu, probablement dans quelques années, lors de la présentation du prochain paquet.

On a parfois raillé Zurich qui bénéficiait facilement de ce que les Romands devaient lutter pour obtenir. Mais ce canton a souvent préparé le terrain, présenté à Berne des études très avancées et des conditions de réalisation facilitées par une bonne anticipation et un financement approuvé.

Pourquoi la vente des actions de la Banque cantonale ne pourrait elle pas permettre de financer, dans le canton de Vaud, de telles mesures, directement utiles aux Vaudois et comprises comme des investissements?