

Gestion du rail suisse

Benedikt Weibel pointe la «folie» dépensière des CFF

Dans un discours-choc, l'ex-patron de la régie fédérale dénonce un gaspillage d'argent investi dans les infrastructures ferroviaires, au détriment des besoins de la clientèle.

Arthur Grosjean

Correspondant
au Palais fédéral

C'est un discours-choc qui a été tenu ce mercredi soir au Musée des transports de Lucerne. Benedikt Weibel, directeur des CFF de 1993 à 2006 et ancien président de l'Union internationale des chemins de fer, a tiré la sonnette d'alarme. Selon lui, le rail suisse fait fausse route et fonce droit dans le mur s'il ne modifie pas le cap.

L'ancien patron des CFF ne se contente pas de critiquer. Il apporte aussi des solutions pour augmenter la capacité et la rapidité des trains en Suisse à moindre coût. Interview.

Vous prévoyez un avenir sombre aux CFF. Pourquoi?

Parce que la Suisse gaspille beaucoup trop d'argent en investissant massivement dans les infrastructures, alors qu'il faudrait surtout améliorer l'offre de transports. La preuve de ce gaspillage? Malgré des investissements énormes, la part du rail par rapport à la route n'augmente pas. Or cela devrait être notre priorité vu les enjeux climatiques.

On se préoccupe plus de l'extension de l'infrastructure que des clients?

Oui, c'est cela. On investit des centaines de millions pour rénover des gares, comme celles de Liestal (BL) ou Lenzbourg (AG). On consacre environ un milliard de francs pour la rénovation de la gare de Berne qui profite essentiellement à une petite ligne de chemin de fer privé (ndlr: la compagnie régionale RBS). Un milliard d'investissement, c'est 70 millions d'amortissements et de frais d'entretien par an. C'est de la folie.

Les CFF vont devoir assurer des frais énormes d'entretien et d'amortissement?

Oui. On estime qu'un investissement entraîne des frais consécutifs annuels de 7%. Pour Rail 2000, on a investi à bon escient 6 milliards pour 135 projets de construction avec, à la clé, une hausse de la part du rail sur la route. Désormais on investit 16 milliards pour les quatre prochaines années et les projets se multiplient sans une vraie planification. On va dans le mur.

Vous dites que la Suisse a trop d'argent...

Oui. Cela nous incite à faire n'importe quoi et à ne pas fixer des priorités. On le voit aussi dans le domaine de la santé avec des rénovations à grands frais pour des hôpitaux en sous-capacité. J'aimerais citer deux chiffres importants pour le rail qui montrent bien le problème qui nous attend. Ils concernent les contributions de la Confédération et des cantons pour les CFF. En 2006, elles se montaient à un peu plus de 1,8 milliard. En 2023, c'était plus



Critique
Pour Benedikt Weibel, la frénésie des investissements qui vise l'extension du réseau met les CFF en péril. ADRIAN MOSER

«La 3^e voie entre Genève et Lausanne est un projet qui se justifie car il permet d'augmenter l'attractivité du rail par rapport à la route.»

Benedikt Weibel,
ex-directeur des CFF

de 4 milliards, soit une hausse de 5% par année. Les pouvoirs publics ne vont pas être capables de continuer à ce rythme et, donc, on met les CFF en péril.

C'est pour cela que vous réclamez un moratoire sur les investissements?

Oui, c'est indispensable si on veut que les frais d'entretien et les amortissements n'explorent pas. Le directeur actuel des CFF, Vincent Ducrot, tient d'ailleurs le même discours.

On arrête aussi la 3^e voie entre Genève et Lausanne, dont une partie est en tunnel et donc coûteuse?

Non. Là, c'est un projet qui se justifie car il permet d'augmenter

l'attractivité du rail par rapport à la route. Il faut bien sûr mener ce projet avec prudence et bon sens.

Vous êtes aussi un partisan pour rénover la ligne Genève-Lyon. Pourquoi?

C'est une nécessité. Pour le réseau à grande vitesse en Europe, nous avons deux chaînons manquants. L'un, c'est la connexion avec l'axe Munich-Berlin, et l'autre, en Suisse romande, c'est la connexion vers Marseille et Barcelone via Lyon.

La Suisse doit-elle financer ces liaisons manquantes?

Oui, il faut une participation suisse. Cela n'a rien de nouveau. Nous avons déjà payé pour l'électrification, ou une partie de l'élec-

trification, de lignes situées en France pour améliorer la vitesse du TGV vers la Suisse, et en Allemagne pour améliorer la liaison avec Munich.

Plus surprenant, vous êtes favorable au vieux projet de liaison directe Genève-Valais par Évian, la fameuse ligne du Tonkin. Au niveau du potentiel de passagers, ce n'est pourtant pas extraordinaire.

Pour le moment, ce n'est qu'une idée. L'investissement est assez bon marché puisqu'il faudrait y consacrer environ 200 millions. L'avantage serait double. Premièrement, on raccourcit très sensiblement les temps de parcours entre Genève et le Valais. Deuxièmement, on décharge la ligne très fréquentée entre Genève et Lausanne, et cela peut servir aussi de ligne alternative en cas de problème sur le réseau.

Vous dites qu'on va dans le mur au niveau des investissements ferroviaires. C'est la faute au ministre des Transports, Albert Rösti?

La politique du rail est une chose compliquée. Elle est l'affaire des cantons, de l'Office fédéral des transports, des CFF, du parlement et du Département fédéral des transports. Ce n'est pas à moi de dire comment il faut procéder. La seule chose que je dis est la suivante: si on ne freine pas les investissements, on va droit dans le mur.

Comment transporter plus de gens, plus vite, à moindre coût

Benedikt Weibel estime qu'au lieu de dépenser des milliards pour une extension à tout va du réseau, il vaudrait mieux investir dans des améliorations moins coûteuses qui permettent de transporter plus de passagers plus vite. «L'art consiste à obtenir le plus grand effet de réseau possible avec le moins d'investissements possible.» Voici quelques-unes de ses recettes.

Faire circuler plus de trains

Selon Benedikt Weibel, les sillons ferroviaires sont sous-occupés. «À 9h du matin, vous avez environ

800 trains qui circulent en Suisse. Cela correspond à une voiture tous les 4km sur l'autoroute. Si on harmonise au mieux la politique des horaires et des arrêts de trains, on peut faire circuler 10 à 20% plus de trains qu'actuellement.»

Adapter le matériel roulant

«Les facteurs décisifs pour augmenter l'attractivité sont les suivants: d'abord, avoir un maximum de places assises dans les wagons, qui peuvent être sur deux étages. Ensuite, il s'agit de faciliter la fluidité des passagers. Cela passe par

des wagons dotés de portes larges qui s'ouvrent et se ferment le plus rapidement possible. Enfin, il faut gagner du temps sur l'arrivée et la sortie en gare du train en aidant les conducteurs grâce aux systèmes ATO (Automatic Train Operation).»

Optimiser la configuration des voies

«L'optimisation de la configuration des voies permet de gagner beaucoup de capacité, notamment dans les gares. Il s'agit en premier lieu d'éviter les conflits et de per-

mettre des entrées et des sorties plus rapides.» Benedikt Weibel prend l'exemple d'Utrecht Centraal, la plus grande gare des Pays-Bas. 270 millions y ont été investis pour démêler «le plat de spaghetti des voies». Résultat: moins d'aiguillages, une vitesse d'entrée en gare qui est passée de 40 à 80km/h et un doublement des trains en partance. L'ex-boss des CFF cite un mauvais exemple suisse sur la ligne InterCity entre Saint-Gall et Genève, où le passage attend... onze minutes sur la voie 31 en gare de Zurich.

Digitaliser la commande des trains

L'informatique s'avère de plus en plus indispensable si on veut augmenter la cadence des trains. Benedikt Weibel cite un rapport sur le nœud ferroviaire de la ville allemande de Stuttgart. Sa numérisation va permettre d'augmenter de 35% au moins le rythme de succession des trains. «L'intelligence artificielle, qui est parfaite pour les calculs complexes, peut nous aider à augmenter la capacité du réseau», conclut Weibel. **AGR**