

«Nous grandissons moins vite que la demande»

TRANSPORTS Entre le chambardement du nouvel horaire 2025, l'annonce de surcoûts colossaux pour le développement du rail, c'est une fin d'année sous tension pour les CFF. Son directeur général, Vincent Ducrot, répond aux critiques

PROPOS RECUEILLIS
PAR YAN PAUCHARD, BERNE

Le 15 décembre, la Suisse romande connaissait le changement d'horaire ferroviaire le plus important depuis vingt ans. Ce chamboulement, qui provoque la grogne des usagers avec des temps de parcours rallongés, intervient dans un contexte tendu sur le front des transports, entre un manque de 14 milliards de francs pour assurer le développement du rail et le non des Suisses aux projets autoroutiers. Le directeur général des CFF, Vincent Ducrot, a accordé un entretien au *Temps* dans son bureau du Wankdorf, à Berne.

Des durées de parcours qui se rallongent, des trains qui restent plus longtemps en gare, l'Arc jurassien qui perd sa liaison directe avec Genève... Le nouvel horaire 2025, c'est un drôle de cadeau de Noël pour la Suisse romande. Que répondez-vous à la grogne des passagers? Je suis conscient que certaines personnes ont vu leur trajet se rallonger. Mais, comme lors de chaque grand changement d'horaire, on entend beaucoup la minorité qui voit sa situation se péjorer, beaucoup moins la majorité dont la situation s'est améliorée. En Suisse romande, de nombreuses personnes bénéficient dorénavant de beaucoup plus de fréquences et de beaucoup plus de relations. Dans

le cas de la ligne du pied du Jura où nous avons perdu un sillon, je peux vous assurer que nous avons cherché une solution. Durant deux ans. Mais nous n'avons malheureusement pas eu le choix si nous voulons pouvoir mener à bien tous les travaux qui nous attendent. Toutefois, six trains directs sont tout de même maintenus entre Neuchâtel et Genève-Aéroport aux heures de pointe.

INTERVIEW

Des travaux... Il y en a tant que ça? En Suisse romande, le taux de renouvellement des infrastructures en fin de vie est très haut. Rien qu'entre Berne et Lausanne, nous devons refaire 150 kilomètres de voies ces prochaines années. Sans oublier que, sur cette même période, se sont greffés des projets farineux, comme ceux des gares de Lausanne et Genève. Ces travaux doivent être menés tout en exploitant le réseau, qui doit en plus absorber une hausse du nombre de trains. Il nous faut donc ralentir le système, un peu comme sur une autoroute, lorsqu'on baisse la vitesse pour éviter les bouchons. Rallonger les temps de parcours nous permet de stabiliser le système avec une haute ponctualité, tout en augmentant l'offre. Cette année, nous serons proches de 93% de trains à moins de trois minutes de retard. C'est 20 points au-dessus de certains pays.

La ponctualité, justement: la Suisse romande était en retard. Dans les années 2018 et 2019, la ponctualité a en effet baissé aux CFF. C'était le sujet numéro un au parlement. J'ai été engagé en 2020 avec cet objectif clair de retrouver un très bon niveau de ponctualité. Mais cela a un prix, notamment en termes de travaux.

«La mobilité des agglomérations est l'enjeu de demain»

Je peux comprendre la colère de la population d'un village comme Essert-Pittet [cette commune du Nord vaudois a perdu sa liaison directe avec le village voisin, Ependes, ndlr]. Mais on parle ici de moins de 50 personnes – dont six font, par jour, le trajet Ependes-Essert-Pittet –, alors que le Léman Express transporte 70 000 personnes quotidiennement. Il est extrêmement difficile d'avoir une excellente desserte pour tout le monde. Chaque client est important et nous faisons le maximum.

Les pendulaires entre Lausanne et Genève se plaignent également. Leur trajet s'est rallongé avec l'arrêt à Renens... On a beaucoup augmenté le nombre de trains. Le Léman Express est passé de quatre à six trains par heure, s'arrêtant dans toutes les gares. Nous sommes aussi passés à la cadence du quart d'heure sur l'ensemble de l'Arc lémanique. C'est ce que les gens attendent: des trains à l'heure et assez de places.

Justement, aux heures de pointe, les trains sont bondés. Comment faire? C'est vrai que nous n'arrivons pas à grandir aussi vite que la demande. C'est surtout vrai sur deux grands pôles de croissance du pays, là où le besoin d'infrastructures est le plus criant. Le premier, c'est Genève et Lausanne avec leur agglomération, avec une forte croissance qui s'étire jusqu'à Vevey, Villeneuve, voire Saint-Maurice et Martigny. Le second, c'est celui qui va d'Oltén à Saint-Gall, comprenant toute la région zurichoise. Vu l'évolution en Suisse, nous sommes toujours plus nombreux et plus mobiles; nous n'avons pas d'autre solution que d'augmenter nos capacités. Cela vient aussi de nos choix. Le politique nous demande beaucoup de trains et de places assises. En France, la SNCF a une tout autre philosophie.

Elle fait rouler le nombre de trains juste nécessaires. Et c'est le premier qui réserve qui obtient un billet.

Fin novembre, l'Office fédéral des transports (OFT) a annoncé qu'il manquait 14 milliards pour financer l'aménagement ferroviaire 2035. De tels surcoûts ne vont-ils pas retarder la reprise de la liaison directe entre Genève et le pied du Jura ou l'accélération du tronçon Romont-Fribourg, sur l'axe stratégique Berne-Lausanne? Nous devons d'abord analyser ce montant de 14 milliards, afin de voir si nous pouvons reporter certains projets ou simplifier des normes. Ces discussions devraient nous occuper une partie de l'année 2025. Il n'y a pas de risque pour la ligne du pied du Jura, dont le retour à la normale dépend de chantiers déjà acceptés. Quant à Romont-Fribourg, ce sera au parlement de trancher, probablement en 2026 ou 2027. Les débats seront intéressants.

Mais comment expliquez-vous des surcoûts de cette ampleur? Il y a plusieurs facteurs qui jouent un rôle. Il y a dix ans, on avait d'autres paramètres de planification. De nouvelles méthodes de mesure et de simulation ont conduit à l'adaptation de ces bases de planification. Autrement, il ne serait pas possible d'exploiter un système ferroviaire robuste et stable avec une densité de trains aussi élevée. Les projets ferroviaires ont été planifiés sans réserve financière. Les modifications, qui augmentent les coûts, entraînent donc immédiatement des supplémentaires qui ne sont pas financés. En outre, quand les plans ont été réalisés, beaucoup d'éléments n'étaient pas connus. Nous avons, par exemple, dû intégrer une norme européenne qui modifie les courbes de freinage ou appliquer la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées. Cette dernière est une excellente mesure qui améliore l'accessibilité de nos gares. Mais le corollaire, c'est que nous devons redresser les voies, quand celles-ci ont un léger dévers. C'est insignifiant à l'œil nu. Mais dans ces gares, les trains doivent passer moins vite. En cumul, uniquement avec des normes, on a ainsi perdu trois minutes entre Saint-Gall et Genève, qu'il faut rattraper. Sans oublier les nouvelles règles sur le flux de passagers – impliquant des quais plus larges – qui nous ont posé problème sur le chantier de la gare de Lausanne. Et à cela, on rajoute de grands projets, comme le Morges-Perroy.

Vous parlez du chantier de la gare de Lausanne, dont les retards s'accu-

mulent. Sera-t-il terminé en 2037 comme promis? Les retards à Lausanne sont le résultat d'un mauvais compromis pris à l'origine du projet, celui de ne pas avoir décidé d'élargir davantage la plateforme de la gare [cela aurait conduit à démoler plus de bâtiments], ce qui nous a contraints à mener le projet dans un espace réduit. Mais il est difficile de refaire l'histoire... En 2037, la totalité des quais sera terminée, mais dès 2030, chaque année un quai sera fini. C'est la méthode que nous utilisons à Berne, où nous travaillons sur un quai à la fois, dans une gare toujours en exploitation. Les travaux à Lausanne sont aussi gigantesques qu'à Berne, ils dureront eux aussi en tout treize à quatorze ans.

N'y a-t-il pas un gap énorme entre les besoins actuels de mobilité et des projets qui amèneront des améliorations à l'horizon de 2035, 2040 ou plus loin encore? Si, absolument. La très grande difficulté, c'est que ces grands projets prennent énormément de temps. Ce n'est pas propre au ferroviaire; on le voit quand il s'agit d'implanter une éolienne ou de rehausser un barrage. Pour le tunnel Morges-Perroy, il faudra ainsi entre huit et dix ans pour obtenir le permis de construire. La Suisse est un système très démocratique, avec beaucoup de normes, où on aime faire les choses bien. Pourtant, il ne faut pas attendre 2035 pour voir le système amélioré: nous allons chaque année, avec le changement d'horaire, mettre en place de nouvelles offres pour les clients au fur et à mesure des opportunités.

«Les retards de la gare de Lausanne sont le résultat d'un mauvais compromis»

Est-on toujours capable en Suisse de mener de grands projets, à l'image de nos ancêtres qui ont percé les Alpes? Oui, mais dans un cadre qui n'a plus rien à voir. Il y a 20 ans, par exemple, le bruit était un aspect négligeable, alors qu'aujourd'hui il est essentiel. Vous parlez de tunnel, mais c'est toujours plus compliqué de creuser un sous-sol qui se densifie, entre sondes de géothermie et captations d'eau. Auparavant, on posait une gare et on l'élargissait en fonction des besoins. Dorénavant, on veut partout des gares souterraines pour

réduire les nuisances. La société évolue en prenant en compte les intérêts de chacun mais, du coup, cela ralentit la vitesse à laquelle elle avance.

Dans le même temps, dans un contexte de dérèglement climatique, vous avez la pression d'offrir de bonnes conditions pour permettre le report modal... Oui et, d'ailleurs, en 2023, la part modale en faveur des transports publics a fortement augmenté, ce qui me réjouit. Il y a un phénomène nouveau qui doit nous faire réfléchir pour développer le chemin de fer de demain, c'est la hausse de voyageurs de loisirs. Nous mettons sur pied des trains pour les skieurs. C'est une discussion que nous devons mener avec le monde politique et, peut-être, pour sortir d'une logique purement pendulaire. Cela pour gagner en flexibilité et répondre à cette nouvelle demande des week-ends et lors de grands événements. Les habitudes changent. Avec le développement du *home office*, le vendredi, on voit de plus en plus de gens travaillant dans le train sur le chemin de leur destination de loisirs.

N'est-ce finalement pas une spirale d'investissements, où l'offre crée aussi la demande? C'est vrai. Mais nous nous déplaçons toujours plus – les CFF transportent 1,4 million de personnes par jour – et c'est une bonne chose. Quand j'étais enfant à Châtel-Saint-Denis, on bougeait peu. Fribourg était loin. Aujourd'hui, pour mes enfants, le rayon de mobilité s'est considérablement agrandi.

Le conseiller d'Etat genevois Pierre Maudet vient de présenter un projet de Léman Express II, un train léger qui doit relier le Jura au Salève, mais indépendant du réseau national. Est-ce une bonne idée? Avec cette idée de train léger, qui n'a pas besoin d'interconnexion, Genève va dans la bonne direction. Il rencontrera les écueils habituels de tels projets, mais c'est la bonne réponse, alors qu'il y a un goulet d'étranglement pour les infrastructures dans le ferroviaire traditionnel. Lausanne a agi de manière similaire avec son métro M2, une infrastructure qui a révolutionné les habitudes de déplacement. Le refus des projets autoroutiers le 24 novembre a été un signal fort, les agglomérations veulent repenser leur mobilité. Aux CFF, nous avons déjà amené beaucoup d'idées, mais il faut qu'elles viennent aussi des autorités cantonales et communales. Le débat politique est primordial. La mobilité des agglomérations est l'enjeu de demain. ■



Vincent Ducrot: «En Suisse romande, le taux de renouvellement des infrastructures en fin de vie est très haut.» (BALE, 2 MAI 2024/GEORGIOS KEFALAS/KEYSTONE)

PUBLICITÉ

«J'ai plusieurs projets de vie. La liberté de choix financière permet de les concrétiser.»

Oliver Hugli
Group Head of Compliance

Nous permettons à chacun de construire son indépendance financière pour vivre selon ses propres choix.

SwissLife