

Berne-Zurich en une demi-heure? Ulrich Gygi, président du Conseil d'administration des CFF, pense que c'est «une idée fascinante» qui devrait être mise à l'épreuve dans le cadre de Rail 2030.

## Ulrich Gygi

# « Nous devrions mettre à l'épreuve des vitesses encore plus élevées »

*ATE Magazine: Les trains bondés des CFF soulèvent pas mal de discussions. La croissance du trafic voyageurs s'est même poursuivie pendant la crise économique. C'est un problème plutôt agréable pour les CFF.*

Ulrich Gygi: Je partage cet avis. En même temps, il faut relativiser. Les trains sont surtout bien occupés aux heures de pointe. Le taux d'occupation des trains du réseau grandes lignes est de 31 pour cent, plus bas encore dans le trafic régional. Il est essentiel de différencier: le passager du trafic RER accepte une place debout pendant un temps limité. Dans le trafic grandes lignes, le problème est plutôt d'ordre psychologique. En effet, les places debout y sont très rares. Mais les voyageurs n'aiment pas trop traverser deux ou trois voitures à la recherche d'une place assise. Je comprends cela très bien.

*Vous vous apprêtez à acquérir des trains pendulaires à deux étages destinés au trafic grandes lignes. Ne craignez-vous pas que cela ne pèse défavorablement sur le confort du voyageur à l'étage supérieur?*

Il ne s'agit pas de technique pendulaire, mais d'une compensation du dévers passive qui maintient le châssis de la voiture dans un état stable. Il ne s'incline que d'un à deux degrés et non de huit, comme avec les trains pendulaires. C'est donc moins sensible. Nous avons décidé d'acquérir des voitures à deux étages parce que les pronostics par rapport au trafic annoncent une croissance élevée. Selon un scénario moyen, le trafic voyageurs devrait encore augmenter de près de 60 pour cent d'ici 2030. Précisons qu'entre-temps, nous nous situons déjà au-delà de ce scénario datant de 2006.

*La technique de compensation du dévers doit également vous permettre de gagner du temps grâce à une vitesse supérieure dans les virages. Entre Lausanne et Berne, le trajet dure six minutes de moins. Est-ce que ça vaut la peine?*

Dans le cadre du projet Rail 2030, il est important que nous puissions également assurer la cadence horaire au nœud ferroviaire de Lausanne. Cela n'est possible que si la durée du parcours entre Berne et Lausanne passe sous la barre d'une heure. Il en va de même pour le trajet Zurich-Saint-Gall. Cela nous permet de garantir d'excellentes correspon-

### Nous ne pouvons pas éviter de solliciter davantage les passagers.

dances en cadence horaire ou semi-horaire sur l'ensemble du territoire, même dans de petites agglomérations. Six minutes de gagnées paraissent sans doute peu importantes. Mais par rapport à l'offre pour le client, c'est un progrès énorme.

*En décembre prochain, les transports publics augmenteront leurs tarifs de 6,4 pour cent. Une hausse sensible. Ne craignez-vous pas de perdre des clients?*

Pas vraiment. La hausse des tarifs freinera tout au plus légèrement la croissance. Mais de manière générale, les transports publics offrent des trains plus nombreux et meilleurs. Les clients comprennent que nous majorons nos prix.

*Vous avez proposé de procéder à l'avenir à des hausses de prix annuelles qui s'élè-*

*veraient chaque fois à trois ou quatre pour cent. C'est pour quand?*

Cet avis repose sur les résultats de l'audit du réseau CFF qui nous a permis de constater qu'il nous faut jusqu'à un milliard de francs supplémentaires par année pour l'entretien. C'est une grosse somme qui menace de faire sauter tout le système de financement. Face à cette situation, nous ne pouvons pas faire autrement que de solliciter davantage les passagers. Je pense qu'une adaptation en petites étapes régulières est plus raisonnable que d'attendre avant d'imposer des hausses massives.

*La fréquence est un aspect du problème, la hausse chiffrée en est un autre.*

Le chiffre de trois à quatre pour cent n'est pas fixé une fois pour toutes. Selon moi, nous devrions de toute façon majorer les tarifs graduellement en fonction du titre de transport. A long terme, il serait sûrement sensé d'adapter les prix à la qualité de l'offre. Les trains rapides et confortables seraient donc plus chers que les lents et les heures de pointe plus onéreuses que les heures creuses. Cela nous obligerait toutefois à introduire un système de réservation ou électronique: avec une puce pour les voyageurs et un lecteur dans les rames.

*Le projet Easy Ride a déjà constitué, il y a quelques années, une démarche vers un tel système électronique.*

On a vu que ça coûtait beaucoup d'argent. Il ne faudrait d'ailleurs pas seulement y rattacher les CFF, mais 170 autres compagnies de transport. Ce projet ne pourra en conséquence pas être réalisé de sitôt. Il faut également des standards internationaux. Mais c'est bien l'avenir.



### De la Poste au train

Ulrich Gygi (né en 1946) est depuis 2009 président du Conseil d'administration des CFF. Il a dirigé de 2000 à 2009 La Poste Suisse. De 1966 à 1971, Ulrich Gygi a suivi des études de sciences économiques à l'université de Berne où il a passé en 1980 son doctorat ès sciences politiques. Il est entré en 1979 à l'Administration fédérale des finances (EFF) qu'il a dirigée de 1989 à 2000. Il a mené à bien des projets comme la nouvelle réglementation de la péréquation financière entre la Confédération et les cantons ainsi que la privatisation partielle de Swisscom.

*Allez-vous maintenir le système ouvert sans réservation obligatoire pour les trains?*

Absolument, c'est l'un des points forts de notre système. Il faut des titres de transport sans réservation obligatoire et valables pour toutes les entreprises de transports publics.

*Vous voulez que les voyageurs contribuent davantage aux investissements. Mais vous êtes également en concurrence avec l'automobile et l'avion. Cela n'impose-t-il pas des limites à la hausse des tarifs?*

Bien sûr que si, il faut procéder avec prudence. D'après notre conception, la mobilité doit renchérir à parts égales, indépendamment du moyen de transport. Mais c'est une question éminemment politique. Il est vrai que les routes embouteillées nous donnent une certaine marge de manœuvre, mais elle n'est pas bien grande.

*Lors des récentes négociations sur la convention collective, l'AG 9 heures, une idée de l'ATE, a buté contre l'opposition*

*venant essentiellement des chemins de fer touristiques. Cette possibilité aurait permis de différencier les prix. Vous avez vous-même soutenu l'idée de cet abonnement général exclusivement valable à partir de neuf heures du matin.*

Le déplacement des voyageurs vers des heures creuses n'aurait sans doute pas été d'une très grande envergure. Mais l'AG 9 heures aurait constitué un premier pas judicieux dans cette direction. Son rejet prouve à quel point il est difficile de trouver un consensus au sein des organisations compétentes des entreprises de transport.

*Une autre proposition de l'ATE concerne l'AG de 1<sup>re</sup> classe pour le week-end: moyennant un supplément, les passagers munis d'un abonnement général de 2<sup>e</sup> classe pourraient voyager le samedi et le dimanche en 1<sup>re</sup> classe qui est souvent peu occupée ces jours. Cela générerait des recettes supplémentaires.*

Il est indéniable que la 1<sup>re</sup> classe est moins occupée le week-end que pendant la semaine. Mais elle représente aussi une certaine qualité qu'il ne faut en aucun cas galvauder. On nous a d'ailleurs déjà critiqués à ce propos. Le supplément du week-end devrait en tout cas être conséquent.

*Vous l'avez dit: l'entretien de l'infrastructure est bien plus cher que ce que l'on pensait jusqu'ici. Est-ce un coup de frein pour les projets d'extension, comme Rail 2030?*

Je le pense. En tout cas, il faudrait concevoir un système de financement qui ne privilégie pas les nouvelles constructions aux dépens de

### Le programme Rail 2030 entraînerait un progrès essentiel par rapport à la durée du voyage.

l'entretien, comme c'est le cas aujourd'hui. Pour le chemin de fer, qui doit garantir la sécurité et la fonctionnalité, la maintenance est absolument prioritaire. Si l'entretien était traité au même niveau que les nouvelles constructions, on construirait uniquement ce qui est réellement profitable.

*N'était-ce pas le cas jusqu'ici?*

Grâce à la procédure de valeur d'usage, l'utilité économique de ces projets est chiffrable. Ce n'était pas toujours le cas autrefois. On y

a en effet parfois placé la péréquation régionale devant le gain de capacité de l'ensemble du réseau. Pour les correspondances de trains à grande vitesse vers l'étranger, l'argent a été attribué plus ou moins équitablement aux régions, au lieu de fixer des priorités.

*Les CFF soutiennent-ils toujours, malgré les coûts d'entretien plus élevés, le projet Rail 2030 qui prévoit des investissements de 21 milliards de francs?*

Tout à fait. Nous l'avons en effet élaboré conjointement avec l'Office fédéral des transports. Mais il est tout de même autorisé de se poser encore quelques questions.

*Lesquelles?*

Par exemple l'idée de circuler à plus grande vitesse au lieu de seulement augmenter la capacité.

*Un gain de temps est pourtant prévu.*

Oui, nous circulerons à une vitesse légèrement plus élevée, jusqu'à 230km/h sur les lignes adaptées. Mais à l'étranger, les trains roulent à 300km/h.

*Cela ferait cependant sauter le système suisse des nœuds ferroviaires.*

Nous devrions sans doute d'abord limiter la grande vitesse au trajet Berne-Zurich dont la durée serait abaissée d'actuellement 57 minutes à moins d'une demi-heure. Le système nodal resterait ainsi opératif en cadence semi-horaire et rapprocherait les différentes régions de Suisse entre elles. Je trouve cette idée avancée par différents milieux absolument fascinante. Le programme coûteux Rail 2030 entraînerait aussi un progrès essentiel par rapport à la durée du voyage.

*Qu'en attendez-vous?*

Si nous nous déplaçons beaucoup plus rapidement sur l'axe principal que l'automobile, les voyageurs seraient plus nombreux à opter pour le chemin de fer. Sans compter que la réduction massive de la durée du voyage sur le nouveau tracé augmenterait la capacité de la ligne.

*Faites-vous allusion au tunnel de base du Lötschberg qui rencontre beaucoup de succès et fait déjà le plein dans le trafic voyageurs grâce à la durée moins longue du voyage vers le Valais?*

L'expérience nous montre que la réduction de la durée du voyage attire de plus en plus de voyageurs et engendre des recettes sup-

plémentaires. Aussi bien pour le Lötschberg que pour Rail 2000. Je ne dis pas qu'il faut réaliser le projet Berne-Zurich coûte que coûte. Mais dans son message au parlement, le Conseil fédéral devrait clairement répondre à la question de savoir s'il faut viser davantage de capacité et des vitesses nettement supérieures. N'oublions pas en effet que Rail 2030 est déterminant pour l'évolution du chemin de fer au XXI<sup>e</sup> siècle.

*Faudrait-il une ligne nouvelle entre Berne et Zurich?*

Les voyages de moins d'une demi-heure ne pourraient être réalisés que sur une ligne en grande partie nouvelle. Le développement de cet axe se ferait évidemment au détriment d'autres projets, ce qui pourrait susciter une levée de boucliers politique.

*L'idée aurait également des conséquences pour le matériel roulant. Vous seriez obligé de passer commande de véritables trains à grande vitesse.*

C'est un point essentiel. Il est clair qu'il faudrait un matériel roulant approprié.

*L'Italie reste l'une des principales destinations de voyage des Suisses. Les correspondances ferroviaires sont cependant dans un état de crise permanent. Les liaisons directes n'existent pratiquement que vers Milan. Les chemins de fer n'exploitent-ils*

*pas ce marché de piètre manière?*

C'est en effet assez lamentable. La société Citalpino, exploitée conjointement avec Trenitalia, était une tentative d'y remédier pour voyager vers le sud dans des trains rapides et modernes. Nous avons échoué à cause de la qualité déficiente des rames et de l'entretien. Aujourd'hui, le service de nos trains se fait de nouveau à notre propre compte. Nous les révisons régulièrement et voulons améliorer la qualité. Nous espérons que Trenitalia en fera de même avec ses compositions et que nous serons bientôt en mesure d'offrir à nouveau de bonnes correspondances vers le sud.

### N'oublions pas que Rail 2030 est déterminant pour l'évolution du chemin de fer au XXI<sup>e</sup> siècle.

*Le transfert vers le rail du trafic de marchandises à travers les Alpes est également un échec, ce qui n'est pas de bonne augure pour l'ouverture en 2017 du tunnel de base du Gothard. Celui-ci risque d'être mal occupé et d'aboutir à un gros trou financier.*

Les coûts prévus occasionnés par l'entrée en service des NLFA dans la zone Gothard/Ceneri me causent pas mal de soucis. Ils ne rendent pas les trains marchandises plus compétitifs, mais nous serons un peu plus rapides.

Nous disposons encore d'un potentiel pour progresser que nous entendons exploiter avec notre nouveau concept Cargo. Si tout cela ne suffit pas, les politiques devront sans doute intervenir en imposant des mesures régulatrices.

*Il serait pourtant si important que le trafic voyageurs à travers le Gothard prospère et apporte sa contribution aux coûts d'exploitation.*

Absolument. Il est évident que nous devons remplir le tunnel de base. Le chemin de fer doit étoffer son offre dans le trafic voyageurs jusqu'à 500 kilomètres de distance. Alors seulement nous pourrions concurrencer le trafic aérien. Les gens en ont assez des grands aéroports à l'extérieur des villes où les temps d'accès sont longs. Munich, Francfort, Bruxelles, Paris, Marseille, Milan: c'est dans ce rayon que le rail est compétitif s'il s'y prend bien. Mais jusqu'ici, ça coince. En tant que nouveau venu dans le trafic ferroviaire, je suis chaque fois surpris de constater à quel point les chemins de fer sont des entreprises pensant et agissant dans un contexte national.

Interview: Peter Krebs



**Sur nos monts, quand le soleil ...**

Aérez-vous le corps et l'esprit, vous les lève-tôt soyez prêts pour un engagement bénévole sur une exploitation agricole de montagne. Expérimentez l'agriculture dans ses formes pures et combinez un engagement social avec de belles aventures dans une nature intacte. **Vous aimez la montagne? Prêtez-lui vos bras.**

**CARITAS**  
montagnards.ch