

ULRICH GYGI

«LES CFF DEVRONT RELIER LES GRANDES VILLES ÉTRANGÈRES»

FUTUR Le président des CFF dessine un avenir européen pour le rail suisse, mais privilégie une vision réaliste du développement des chemins de fer plutôt qu'un rêve à la Swissmetro.

PHOTOS **DIDIER MARTENET** - TEXTE **FRÉDÉRIC VASSAUX**



Quel sera l'avenir du rail en 2050?

Il aura un brillant avenir si l'Etat réussit à financer les investissements nécessaires. C'est le moyen de transport des masses et notre mobilité en dépendra de plus en plus. On prévoit une augmentation de trafic de 50% d'ici à 2030 déjà. A nous d'augmenter la capacité et la vitesse pour faire face à cette demande. Il faut veiller à être prêt au moment où la demande va s'envoler et commencer tôt avec les investissements, car la construction d'infrastructures ferroviaires prend des décennies. L'achat de matériel roulant nécessite aussi quelques années, entre trois et quatre ans.

Combien de temps faudra-t-il alors pour relier Berne à Zurich (aujourd'hui cinquante-six minutes)?

Cela dépendra des décisions que l'on va prendre dans les années à venir. Dans le projet Rail 2030, on mise sur l'augmentation de la capacité, pas de la vitesse. J'ai toutefois osé proposer que l'on réfléchisse aussi à la vitesse, car je m'imagine mal des investissements de l'ordre de 20 à 30 milliards pour ces projets sans augmenter la vitesse. Mais ce n'est pas la première priorité. Regardez le trajet Lausanne-Genève: il est évident que le point central est d'abord l'augmen-

tation de la capacité. Mais, alors que dans quelques mois on reliera Paris à Genève en trois heures, je ne peux pas croire que l'on fasse encore deux heures quarante-cinq pour relier Genève à Zurich, soit un trajet deux fois moins long, en 2050.

Genève-Saint-Gall, c'est aujourd'hui quatre heures de trajet. Dans quarante ans, ce sera une heure?

Non, non, vous allez trop vite! Il est réaliste de raccourcir ce trajet d'une demi-heure ou d'une heure, mais cela dépend des décisions que l'on va prendre avec Rail 2030 dans les deux ans à venir. Il y a aussi des limites financières. On doit faire des choix, mais j'aimerais au moins que l'on décide clairement si l'on veut ou non l'augmentation de la vitesse.

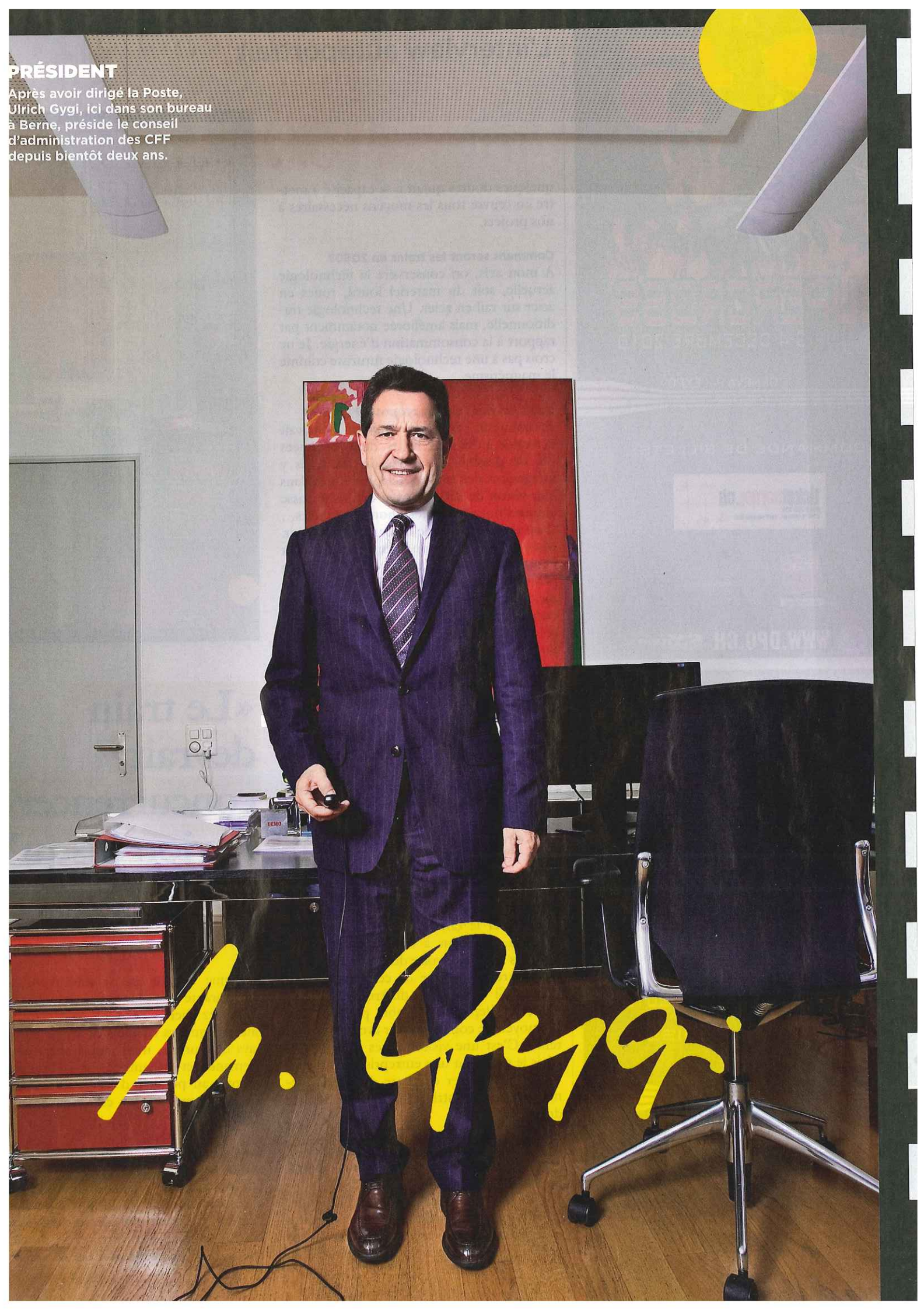
Mais vous, vous y êtes favorable?

Si les finances sont disponibles, oui. Mais on a aussi d'autres besoins: on va par exemple acheter du matériel roulant pour 20 milliards ces vingt prochaines années, on a besoin de maintenir le réseau actuel et l'infrastructure ferroviaire est toujours financée par l'Etat, partout. Et l'Etat aussi doit choisir parce qu'il a d'autres tâches que les transports publics. Alors j'ai >

Droit dans ses chaussures, costume impeccablement coupé, Ulrich Gygi semble taillé dans la roche du Saint-Gothard. Visage carré, cheveux sombres, cheveux noirs et drus, président des CFF, qui vient de fêter le percement du plus long tunnel ferroviaire du monde, n'a rien d'un rêveur. Sa vision du rail suisse en 2050 est pas empreinte de fantasmes tirés des romans d'anticipation, mais bien ancrée dans un pragmatisme appris dans les méandres de l'administration dédale.

PRÉSIDENT

Après avoir dirigé la Poste, Ulrich Gygi, ici dans son bureau à Berne, préside le conseil d'administration des CFF depuis bientôt deux ans.



L'interview autoportrait

quelques doutes quant à sa capacité à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à nos projets.

Comment seront les trains en 2050?

A mon avis, on conservera la technologie actuelle, soit du matériel lourd, roues en acier sur rail en acier. Une technologie traditionnelle, mais améliorée notamment par rapport à la consommation d'énergie. Je ne crois pas à une technologie futuriste comme le magnétisme.

Quels services seront proposés? La télé?

Récemment, j'ai lu une étude où l'on avait demandé à des chercheurs, dans les années 70, de dessiner les trains du futur. Ils y intégraient des cabines téléphoniques dans leur vision de 2010. Voyez ce qui se passe aujourd'hui avec les téléphones portables... Il est toujours difficile de percevoir l'avenir. Mais on pourra certainement brancher tout l'équipement, ordinateurs, etc., que l'on possédera dans quarante ans, la télécommunication à haut débit sera généralisée. On aura des panneaux lumineux avec les horaires des trains, les correspondances et la télé, sans aucun doute.

Paiera-t-on son billet par téléphone, comme vous en avez déjà émis l'idée?

Oui, certainement. La technologie pour cela est déjà disponible aujourd'hui, mais équiper nos systèmes est extrêmement coûteux, car nous faisons partie d'une association de 170 entreprises de transports publics. En Suisse, on a l'immense avantage du trafic direct, soit qu'avec un seul billet vous circulez sur tout le réseau de transports. C'est fantastique pour le client, mais si vous voulez maintenir ce système, il faut répartir les recettes. Ce qui nécessite une plateforme très complexe qui permet de différencier le tarif d'un TGV, d'un train régional, de trains à haut confort ou de voitures standard, voire des trajets effectués aux heures de pointe de ceux aux heures creuses. Si vous voulez différencier les prix ainsi, le téléphone portable pourrait être un moyen de communiquer avec un tel système. C'est une vision à très long terme. Mais je pense qu'une entreprise comme les CFF doit pousser ce genre de développement et être novatrice, imaginative dans ce domaine.

Alors combien coûtera un billet Lausanne-Genève, aujourd'hui à 20 fr. 60 l'aller simple en deuxième classe?

Je n'en sais rien. Nous partons de l'idée que, pour financer les investissements nécessaires et le maintien de notre réseau, nous avons besoin d'une augmentation des tarifs d'en



«Le train devrait concurrencer l'avion jusqu'à 1000 km»

moyenne 3% par an. Si vous reportez ça sur quarante ans, plus l'effet des intérêts, ce sera assez cher... Les CFF sont certes plus onéreux que les chemins de fer de plusieurs pays en Europe, mais moins chers que les allemands et les autrichiens si l'on ajuste les prix au pouvoir d'achat. On n'est pas les plus chers, mais on est certainement les meilleurs!

On a fêté le percement du Gothard cette année. Que fêtera-t-on en 2050?

Un horaire qui reliera les grandes villes à des cadences de quarante-cinq minutes, j'espère. Ça, c'est une idée réalisable, mais pour cela il faut construire de nouveaux tracés, et le financement n'est pas assuré.

25 SUPERCROSS
DOOR 3-4 DECEMBRE 2010
GENEVA PALEXPO

COMMANDE DE BILLETS:

ticketcorner.ch
0900 800 800
CHF 1.19/min., tarif réseau fixe

fnac
www.fnac.ch

francebillet.com

WWW.DPO.CH **SX TOUR**

25 SUPERCROSS
DOOR 3-4 DECEMBRE 2010
GENEVE SUISSE
GENEVA PALEXPO

McDonald's **EMIL FREY SA GENEVE-ACCIAS** **pub**

Tribune de Genève **EUROSPORT 2** **one.fm**

tir télévision suisse

WWW.DPO.CH



Vous n'imaginez pas une nouvelle technique et des trains traversant la Suisse à 500 km/h?

Non, franchement, je n'y crois pas. Il y avait le projet Swissmetro. La technologie existe, mais le projet a été abandonné. Les accès souterrains posaient problème, de même que les contrôles de sécurité, comme dans l'aviation. Et rouler à 400 ou 500 km/h dans des tunnels dans un vide d'air reste une idée de l'ordre de l'imaginaire.

C'est tout de même un projet qui faisait rêver. Pourquoi n'a-t-on pas réussi à sauter dans ce train-là?

Le Gothard s'est construit sur des technologies connues. On y roule avec la technique standard. Un rail magnétique souterrain n'existe nulle part. Les Allemands ont essayé le tracé Hambourg-Berlin, mais l'ont abandonné. Ils avaient pourtant choisi une technique à mon sens plus réalisable avec un rail en plein air placé sur des supports.

Mais, pour vous qui devez être le visionnaire des chemins de fer, ne faut-il pas parfois faire des paris fous?

Oui, vous avez raison. Mais, dans ce projet, les difficultés se multipliaient: technologie non testée, rouler dans un vide dans des galeries souterraines, pas sûr que les gens s'y seraient contraints. Et le risque financier était énorme. Mais j'admets volontiers que la vision reste impressionnante.

C'est plus sexy que juste allonger les trains et les gares comme le prévoit Rail 2030...

Oui, cela fait plus rêver, mais allonger les quais et introduire des trains à deux niveaux a l'avantage d'être réalisable. On sait ce qu'on fait et les passagers l'acceptent. C'est une vision réaliste des choses.

Mais c'est justement votre rôle de voir au-delà de ce que les gens voient, non?

Peut-être. J'ai déjà soutenu l'idée de la grande vitesse, qui est déjà une vision osée. Les visions ont leur rôle à jouer, mais ceux qui ont la responsabilité de l'avenir du rail ne peuvent pas se permettre de seulement

rêver. Ce sont les deniers du contribuable que l'on utilise, et il faut les manier d'une manière efficace. Dans les années 70, on rêvait d'une nouvelle transversale helvétique. Une croix entre Genève-Saint-Gall et Bâle-Chiasso. C'était une merveilleuse idée, mais elle a été enterrée en consultation populaire... Et la suite, cela a été Rail 2000: développer le rail à petits pas. Les visionnaires se heurtent de temps à autre aux réalités. Ce n'est pas forcément un mal.

Aujourd'hui, ne doit-on pas imaginer un rail européen plutôt qu'un rail suisse?

Pour le trafic marchandises, cette collaboration existe déjà. C'est l'axe nord-sud qui transite par la Suisse. Il faut le développer, et c'est notamment pour cette raison que l'on a construit le Gothard. Mais nous devons améliorer les raccordements et augmenter les quantités transportées grâce à de meilleures offres. Pour le trafic voyageurs, je pense que le train devrait être aussi compétitif que l'avion jusqu'à 1000 kilomètres. Aujourd'hui, c'est le cas sur 600 kilomètres seulement. On devrait pouvoir voyager avec des TGV depuis la Suisse vers Paris, Bruxelles, Marseille, Milan, Vienne, Munich et Francfort. Voilà le rayon que l'on doit développer. L'Union européenne a libéralisé le marché du trafic voyageurs international. Juridiquement, il serait donc possible de circuler dans ces espaces si l'on accepte la législation ferroviaire de l'UE. Ce n'est pas encore le cas, mais la pression est forte pour mettre sur pied en Suisse une législation équivalente. Dès ce moment, les marchés sont ouverts, les étrangers peuvent rouler chez nous et nous chez eux. C'est ce qu'il faut préparer. Nous devons avoir la capacité de circuler jusque dans les grandes villes de l'étranger, et pour cela acheter de nouveaux trains. C'est le développement de ces dix prochaines années. ■

SES TRANSPORTS

En 3 mots...

Vous avez encore une voiture?

«Oui, mais je suis en train de me demander si je ne vais pas m'en séparer. Je vis en ville, je fais tous mes trajets en train et transports publics. La voiture m'est utile quasiment uniquement pour les sports d'hiver.»

Votre train préféré?

«Mon wagon préféré est la voiture unifiée VU IV. Une conception des années 80 que l'on est en train de transformer. C'est une

voiture à un niveau, très confortable, qui existe aussi en version salon, mais uniquement pour des courses spéciales, pour les conseillers fédéraux par exemple.»

Enfant, vous aviez un train électrique?

«Oui, mais mes parents n'étaient pas en mesure de m'acheter un Märklin, le fameux train électrique comme on l'imagine. J'avais de grandes locomotives assez grossières. Je ne les ai d'ailleurs plus.»