

Point fort

«Après un accident, il faut rester calme et analyser»

Interview Le directeur de l'Office fédéral des transports, Peter Füglistaler, demande aux CFF de réexaminer leur procédure de départ, mais refuse toute précipitation

L'essentiel

- **Sécurité** Le système réclamé par les CFF n'est pas au point pour les nœuds ferroviaires.
- **Gare de Lausanne** Aucun plan B en cas de refus du peuple.
- **M3** Le projet de métro a les faveurs du patron de l'OFT.

Mehdi-Stéphane Prin

Les Romands ignorent son existence. Peter Füglistaler est pourtant le véritable patron du rail suisse. Depuis son arrivée à la tête de l'Office fédéral des transports (OFT) en 2010, ce père de deux filles est même devenu un fidèle défenseur de l'agrandissement du nœud ferroviaire de Lausanne, décrété priorité nationale par la Confédération.

Forcément, cet économiste de 54 ans ne reste pas insensible aux attaques contre le niveau de sécurité des chemins de fer. Pas question cependant pour ce haut fonctionnaire qui a renoncé à posséder une voiture de céder à la pression médiatique provoquée par la collision de Granges-Marnand. Aux annonces chocs, ce pragmatique préfère la réflexion et l'analyse pour poser un diagnostic sur cet accident et sur la longue série d'incidents qui touchent les CFF ces derniers temps.

La réputation de fiabilité du réseau ferroviaire suisse n'est-elle pas un mythe?

La sûreté du système ferroviaire suisse est une réalité. Les chemins de fer sont le moyen de transport le plus fiable et le plus sûr. Les statistiques montrent une baisse régulière du nombre de morts et de blessés alors que le nombre de trains a fortement augmenté ces dernières décennies. Naturellement, tous les incidents et accidents nous préoccupent. Ils sont tous analysés pour en tirer les leçons. Apprendre de tels événements est le plus important pour progresser. La sécurité est la fierté des chemins de fer et une préoccupation permanente. Je comprends l'émotion provoquée par l'accident de Granges-Marnand, mais elle ne doit pas masquer la réalité.

L'OFT n'aurait-il pas dû être plus présent au côté des CFF, visiblement dépassés par l'événement et le décès de leur mécanicien?

En tant qu'autorité de surveillance, notre rôle est différent. Nous ne pouvons pas nous prononcer au lendemain de l'accident. L'enquête est menée par le Service d'enquête suisse sur les accidents (SESA) qui nous transmettra ses recommandations le moment venu. Nous n'attendons cependant pas son rapport final pour agir et procéder aux premières analyses. L'accident a eu lieu le 29 juillet, et le 5 août nous avons déjà une séance avec la direction des CFF. Nous voulons aussi, comme l'a annoncé la conseillère fédérale Doris Leuthard, écouter les mécaniciens.

Concrètement, allez-vous rapidement augmenter le niveau de sécurité de la ligne de la Broye, par exemple avec le retour d'un deuxième cheminot pour donner les départs?

Nous sommes en train d'écrire aux entreprises ferroviaires, et pas seulement aux CFF, pour qu'elles vérifient les procédures de départ. Tous les aspects, opérationnels et techniques, doivent être examinés et pris en compte. Je m'oppose cepen-



Mise en garde

Peter Füglistaler veut éviter de toucher au complexe système ferroviaire avant d'être sûr que des améliorations ne diminueraient pas au final sa sécurité globale.

FLORIAN CELLA

«La sécurité est la fierté des chemins de fer et une préoccupation permanente»

«Un refus du plan FAIF poserait de grave problème au réseau ferroviaire suisse. Le peuple est souverain. Il faut gagner cette votation»

Peter Füglistaler, directeur de l'OFT

dant à la précipitation dans le domaine de la sécurité. Ces derniers temps, je n'ai jamais entendu autant d'experts en signalisation. Amener une modification dans le complexe système ferroviaire sans prendre le temps d'une analyse approfondie, c'est prendre le risque de diminuer la sécurité globale. Après un accident, il faut savoir rester calme.

Le directeur des CFF, Andreas Meyer, réclame 2 milliards de francs pour généraliser le système d'arrêt automatique des trains ETCS 2.

N'est-ce pas la solution?

Pas dans l'immédiat. Ce n'est pas seulement une question financière. Ce système est excellent et obligatoire pour les lignes où la vitesse des trains dépasse 160 km/h. En revanche, ETCS 2 n'est pas encore au point pour les nœuds ferroviaires. Avant de pouvoir le généraliser sur le réseau, son développement demandera au moins dix ans. En attendant, il faut agir avec les technologies d'aujourd'hui permettant

d'arrêter un train avant la zone de danger. Les CFF sont par exemple en train d'équiper 1700 signaux supplémentaires du système ZUB.

Le vrai problème du réseau suisse n'est-il pas d'être utilisé en permanence au-delà de ses capacités?

Clairement non. Notre réseau est le plus dense du monde et la sécurité a augmenté d'un facteur trois ces vingt dernières années. Mais effectivement, nous avons développé Rail 2000 pour attirer les gens vers le rail. C'est un succès, mais aujourd'hui les voyageurs sont toujours plus nombreux et il faut répondre à cette demande.

Le parlement vient d'approuver des projets pour 6,4 milliards de francs. Etes-vous prêt à réaliser rapidement ces chantiers?

La fin de ce programme est agendée pour 2025. Ce n'est pas si rapide pour les voyageurs. Mais cela représente un grand défi pour la stabilité du système ferroviaire. En plus de ces 6,4 milliards du plan FAIF (ndlr: financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), nous avons 5,4 milliards d'autres chantiers à réaliser, sans compter l'achèvement des transversales alpines. Ce grand programme d'investissements ne se fera pas, malheureusement, sans petites perturbations pour les clients.

Le nœud ferroviaire de Lausanne est au bord de l'asphyxie. La Confédération n'a-t-elle pas trop attendu avant de lancer son agrandissement à 1,1 milliard?

Ce chantier indispensable n'était pas prévu à court terme. C'est l'OFT qui l'a rendu prioritaire au détriment du tunnel du Chestenberg. Les cantons de Zurich, d'Argovie et les CFF n'étaient pas enchantés de cette décision. Mais il fallait éviter

une paralysie qui menaçait l'ensemble du réseau ferroviaire. Cela démontre que nous savons réagir en fonction de l'évolution de la situation.

Le peuple doit encore se prononcer sur le plan FAIF. En cas de non, avez-vous un plan de secours pour Lausanne?

Non, comme pour l'ensemble des autres projets. Tout le processus politique devrait alors recommencer à zéro. Si nous n'avons pas le financement, les priorités et les délais de réalisation seront revus. Un refus de FAIF poserait de graves problèmes au réseau ferroviaire suisse. Le peuple est souverain. Il faut gagner maintenant cette votation.

La Municipalité de Lausanne affirme que l'OFT est très inquiet pour les pendulaires qui arriveront à Lausanne.

C'est vrai. A Lausanne, nous allons avoir un doublement du nombre de voyageurs d'ici à 2030. Notre responsabilité n'est pas seulement de nous préoccuper de l'enjeu purement ferroviaire, mais aussi des conséquences autour de la gare et pour la ville. Aujourd'hui, le système de transports publics, bus et métro M2, ne peut pas répondre à une telle hausse de la fréquentation.

Avez-vous tenu ce discours à votre collègue de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire, qui n'a pas retenu le métro M3 dans les priorités des projets d'agglomération?

Les moyens financiers de ce fonds sont limités. Objectivement, avec tous les investissements prévus ces prochaines années dans la région lausannoise, le Canton de Vaud peut difficilement se plaindre d'être prétérité par la Confédération. Cela dit, le M3 est un bon projet pour la gare de Lausanne.

Renforcer les petits trains

● Non, l'Office fédéral des transports n'a rien contre les petits trains vaudois. Même si les menaces d'économies de la Confédération concernant le trafic régional se sont multipliées ces dernières années, Peter Füglistaler nuance la polémique de ce printemps. «Nous avons juste demandé d'étudier l'opportunité d'un transfert sur des bus avant d'effectuer des investissements, rien de plus.»

Mais, avant de supprimer des petits trains, l'OFT tente depuis des années de convaincre le Canton de faire des économies d'échelle. «Je constate que Vaud conserve de nombreuses entreprises de transports», relève Peter

Füglistaler. Les autres Cantons ont depuis longtemps fusionné leurs entreprises pour en garder une où deux. Outre des frais administratifs en baisse, le haut fonctionnaire fédéral estime également que seules des compagnies de taille suffisante ont les moyens nécessaires pour mener des projets de modernisation ambitieux, ou des améliorations des horaires. L'exemple du retard de la fréquence à 15 minutes du LEB, en raison notamment de fournisseurs défaillants, illustre une telle difficulté. Cependant, dans le canton, la fusion des compagnies de transport reste un sujet politique tabou.