

Les chantiers qu'Andreas Meyer laisse ouverts

TRANSPORTS Entretien du réseau et du matériel, nouveaux trains, chantiers, retards, relations avec le personnel: la nouvelle direction des CFF aura du pain sur la planche

BERNARD WUTHRICH, BERNE

@BdWuthrich

Durant ses treize années passées à la tête des CFF, Andreas Meyer aura atteint un certain nombre d'objectifs. Sous sa direction, les moyens mis à disposition pour l'entretien du réseau ont été considérablement accrus. Les horaires, les offres et les voyages sont passés à l'ère du numérique. La caisse de pension a été mise sur de meilleurs rails. De nouveaux trains ont été commandés afin de moderniser la flotte. Des partenaires privés sont entrés dans le capital de la filiale Cargo, qui avait connu des heures noires. Mais son successeur va reprendre des chantiers ouverts dans de nombreux domaines. En voici un tour d'horizon.

RÉSEAU

Dans le rapport 2018, l'état des installations d'infrastructure est déclaré «bon à suffisant», celui de la voie ferrée étant uniquement considéré comme «suffisant». Il y a encore un gros travail de rattrapage à faire. En parallèle, d'autres chantiers sont ouverts pour développer le réseau. Les Chambres fédérales ont voté deux enveloppes successives d'environ 20 milliards de francs pour des tronçons à construire d'ici à 2035. «C'est certainement l'un des plus grands défis pour les CFF. Ces investissements répondent à l'augmentation de la demande en mobilité. Nous devons réaliser ces chantiers parallèlement à ceux qui ont pour but de moderniser l'infrastructure et de la maintenir en état. Notre but principal est de faire circuler les trains. Or plus il y a de travaux, plus c'est difficile à concilier avec la circulation des trains. Mais nous sommes en passe de trouver le juste équilibre entre ces deux objectifs. Le projet Smartrail 4.0 nous aide à augmenter de 30% la capacité du

réseau existant en améliorant la coordination des trains», confie au *Temps* Andreas Meyer.

PONCTUALITÉ

Elle est en baisse. Au premier semestre 2019, elle n'a pas dépassé 90,7% en moyenne (selon les chiffres officiels des CFF) et des valeurs inférieures ont été enregistrées en Suisse romande et au Tessin. C'est dû à plusieurs facteurs: multiplication des chantiers, pannes techniques dues à la vétusté des installations, accidents, augmentation du nombre de trains en circulation. Un programme a été mis en route au début de 2019. Mais comme les chantiers resteront nombreux ces prochaines années, le respect des horaires et la garantie des correspondances resteront des problèmes délicats après le départ du Bâlois.

NOUVEAUX TRAINS

De nouvelles rames Giruno ont été acquises pour l'axe nord-sud. Et une commande d'une soixantaine de trains à deux étages pour le Plateau a été faite à Bombardier pour 1,9 milliard de francs. Cette livraison a pris cinq ans de retard. A ce jour, 19 compositions sont disponibles et seront mises à l'horaire en décembre. «Mais ils ne circuleront pas sur l'axe Genève-Saint-Gall avant le premier trimestre 2020», regrette Andreas Meyer. Les retards sont dus à des modifications qui ont été apportées en cours de route, par exemple pour les WC, et à des faiblesses techniques des logiciels et des portes. Andreas Meyer reste en contact avec le constructeur pour que les défauts soient corrigés au plus vite. Mais ça traîne.

SÉCURITÉ

Le tragique accident qui a coûté la vie à un chef de train à Baden le 4 août a terni l'image de l'en-



Andreas Meyer a annoncé mercredi qu'il quitterait la direction des CFF au plus tard à la fin de 2020. (ALESSANDRO DELLA VALLE/KEYSTONE)

SUR LE WEB

«Pour les CFF, c'est le bon moment de changer de CEO»

Retrouvez l'interview qu'Andreas Meyer a accordée au «Temps» après l'annonce de son départ sur Letemps.ch

treprise. Les contrôles entrepris par les CFF après le drame ont démontré que 69 portes montées sur des voitures semblables à celle sur laquelle l'accident s'est produit souffraient de faiblesses similaires. Elles ont été réparées ou condamnées. L'Office fédéral des transports (OFT) a exigé un audit externe sur les systèmes d'annonce de sécurité et l'organisation de l'entretien. La question de la sécurité devra obligatoirement rester un souci permanent de la future direction.

PERSONNEL

Pour le président du Syndicat du personnel des transports (SEV), Giorgio Tuti, l'une des tâches du successeur d'Andreas Meyer sera de regagner la confiance du personnel. Celui-ci a souvent eu le sentiment que les observations faites par les gens qui sont sur le terrain n'étaient pas prises au sérieux par la hiérarchie. Andreas Meyer semble avoir fini par prendre conscience de ce problème. ■

Des papables romands et alémaniques

CFF Plusieurs noms sont déjà évoqués pour la succession d'Andreas Meyer. Principalement des directeurs de compagnies régionales

Qui succédera à Andreas Meyer? Comme le Bâlois a fait part ce printemps de son intention de quitter l'entreprise en 2020, la procédure a déjà été lancée. «Nous avons établi un profil mais sommes ouverts à une solution non conventionnelle, qui peut être interne ou externe», a précisé mercredi la présidente du conseil d'administration, Monika Ribar. Pour le président du Syndicat du personnel des transports (SEV), Giorgio Tuti, cela doit être une personne qui place le service public et le personnel au centre de ses préoccupations. Plusieurs noms circulent.

Directeur de la compagnie bernoise BLS depuis 2008, Bernard Guillelmon (53 ans), un Vaudois parfaitement bilingue, fait partie des papables. Il est l'empêchement de tourner en rond des CFF et ce rôle d'aiguillon peut lui valoir quelques sympathies. Un autre Romand peut entrer en ligne de compte: Vincent Ducrot (56 ans). L'actuel patron des Transports publics fribourgeois (TPF) est un entrepreneur innovant et c'est un ancien des CFF: il a dirigé le trafic longue distance pendant près de douze ans. L'actuel directeur régional des CFF pour la Suisse romande, Alain Barbey (62 ans), est sans doute trop âgé pour succéder à son directeur. Parmi les étoiles montantes du transport public romand, on peut encore citer le nom d'Yves Marclay. Directeur de RegionAlps, filiale des CFF et de TMR (Martigny et régions), le

Valaisan polyglotte de 42 ans a travaillé pendant près de huit ans aux CFF, notamment comme responsable des trains internationaux. Mais c'est peut-être un peu tôt pour lui.

Outre-Sarine, deux noms dominent le débat. Le dynamique et inventif patron de la compagnie Südostbahn (SOB), Thomas Küchler (58 ans), qui a travaillé par le passé à la division Infrastructure des CFF. La presse alémanique s'intéresse également à Renato Fasciati (44 ans), directeur des Chemins de fer rhétiques (RhB) depuis 2016. Il est lui aussi passé par la case CFF, mais il a été pendant cinq ans consultant chez McKinsey, ce qui n'en fera pas le favori du personnel. L'arrivée d'un manager étranger qui ne connaîtrait pas les particularités du système ferroviaire et politique suisse semble exclue. ■ B. W.