Les trains à l'heure? Un défi de plusieurs années

MOBILITÉ Les CFF cherchent des réponses à la multiplication des chantiers et au manque de personnel. Ils lancent un programme Ponctualité clientèle 2.0 et envisagent de remplacer certains trains peu fréquentés par des bus

BERNARD WUTHRICH, BERNE

[@BdWutrich](#)

L'adage dit que l'on ne parle pas des trains qui arrivent à l'heure. Officiellement, les chemins de fer helvétiques sont respectueux de la ponctualité. Sur l'ensemble du réseau, 93,4% des trains circulent selon l'horaire ou avec un retard ne dépassant pas trois minutes. Ce taux est supérieur à ce qu'il était il y a dix ans. Il n'y a, en apparence, guère de problème. Pourtant, il y a des différences d'une région à l'autre. Ce pourcentage atteint certes 95,8% dans la partie est de la Suisse, mais il s'abaisse à 91,2% sur l'Arc lémanique et même à 89,8% dans le sud. Par ailleurs, la ponctualité de la clientèle, qui tient compte de l'occupation des trains, descend à 90,6%, et à 88,3% seulement en Suisse romande. Les usagers eux-mêmes ont un ressenti plus sévère du respect des horaires: seuls 85,9% considèrent que les trains circulent à l'heure. Il faut donc en parler.

Car le réseau est plus que jamais sous pression et l'horizon n'est pas

près de s'éclaircir. L'offre ne cesse d'augmenter. Les facteurs pouvant générer des retards se multiplient. Il y a la fragilité des installations, comme les appareils d'enclenchement ou les voies, sources de 36% des retards. Il y a les éléments extérieurs, comme les accidents de personnes ou les dégâts naturels, à

«Nous devons trouver le bon équilibre entre les chantiers et l'exploitation du réseau, qui reste notre mission première»

ANDREAS MEYER

l'origine de 28% des perturbations. Il y a les problèmes de planification et de coordination, qui occasionnent 23% des problèmes. Enfin, les chantiers sont responsables de 13% des difficultés constatées. Ces chiffres, les CFF les ont communiqués lundi lors d'une rencontre avec la presse consacrée à la ponctualité.

A cette occasion, le patron des CFF, Andreas Meyer, a confirmé que des

«erreurs de planification substantielles des ressources» étaient à l'origine de la pénurie de mécaniciens – 65 – dont l'entreprise souffre actuellement. Un programme de recrutement visant 120 mécaniciens supplémentaires a été mis en route. Depuis le début de la décennie, les CFF s'efforcent de rattraper le retard pris dans l'entretien du réseau. Simultanément, ils sont appelés à réaliser les travaux d'extension décidés par le parlement fédéral. «Nous avons reçu beaucoup d'argent du Fonds d'infrastructure ferroviaire. Nous devons trouver le bon équilibre entre les chantiers et l'exploitation du réseau, qui reste notre mission première. Nous ne sommes pas prioritairement une entreprise de construction», relève Andreas Meyer.

Améliorer l'information des voyageurs

La situation est tendue et promet de l'être encore un certain temps. Les chantiers vont se poursuivre. En Suisse romande, ceux des gares de Lausanne et Genève vont durer plusieurs années et d'autres sont prévus entre Lausanne et Fribourg et entre Genève et Lausanne en 2021, 2022 et 2023. En parallèle, l'offre va s'enrichir par la mise en service du Léman Express à la fin de cette année et du tunnel de base du Ceneri l'an prochain. Et les trains à deux étages à grande capa-

cité construits par Bombardier se font toujours attendre, ce qui ne facilite pas les choses.

Afin de trouver des solutions, les CFF ont lancé un programme qui s'appelle «Ponctualité clientèle 2.0». Il comprend des mesures applicables dès le changement d'horaire de décembre. Aujourd'hui, deux trains en provenance d'Interlaken et de Brigue arrivent à la même heure en gare de Spiez (BE), mais le premier est prioritaire sur le second. Dès décembre, le premier arrivé repartira le premier en direction de Berne et du Plateau. Le nouvel horaire permettra d'avoir davantage de réserves sur la ligne Genève-Brigue, particulièrement exposée. Il s'agira aussi de mieux anticiper et gérer les chantiers. Ceux-ci doivent être annoncés à l'avance, mais les délais doivent être mieux respectés. Aux heures creuses, certains horaires pourraient être assouplis et certains trains peu fréquentés tôt le matin ou tard le soir remplacés par des bus. La suppression de certains arrêts est également en discussion.

Et l'information des voyageurs, souvent critiquée, doit être améliorée. Un système d'alertes ciblées sur des itinéraires et des tranches horaires choisis par les usagers, comme le fait déjà le BLS, sera mis en place sur l'application Mobile CFF au plus tard au début de l'an prochain. ■