

«Pour être à l'heure, il faut de nouveaux trains»

TRANSPORTS Jacques Boschung, directeur de la division Infrastructure des CFF, décortique les raisons des perturbations sur le réseau ferroviaire, qui doit absorber un trafic de plus en plus dense. En attendant les nouveaux trains Bombardier

PROPOS RECUEILLIS PAR BERNARD WUTHRICH
@BdWuthrich

En fonction depuis le début de l'année comme directeur de la division Infrastructure des CFF, Jacques Boschung a la responsabilité de faire cohabiter les travaux d'entretien et d'extension du réseau et les trains en circulation. Il attend avec impatience une mise en service performante des trains à deux étages commandés à Bombardier.

Le lendemain de la présentation des mesures destinées à améliorer la ponctualité, le réseau CFF a subi d'importantes perturbations en différents endroits. Par quel concours de circonstances? Le réseau est fragile. C'est surtout parce que le trafic est de plus en plus dense. Et nous observons chaque année une chute de la ponctualité au quatrième trimestre à cause des intempéries de l'automne. Nous avons pris certaines mesures, mais elles n'ont pas suffi à éliminer toutes les difficultés.

«Le réseau est fragile. C'est surtout parce que le trafic est de plus en plus dense»

JACQUES BOSCHUNG, DIRECTEUR DIVISION INFRASTRUCTURE AUX CFF

En d'autres termes, trop de trains circulent par rapport à la capacité du réseau... On pourrait le dire ainsi. D'un côté, l'offre ne cesse d'augmenter. De l'autre, les chantiers se multiplient, en particulier pour exécuter les travaux d'entretien et de renouvellement des installations qui sont nécessaires et prioritaires. Pour tenir l'horaire sur les grands axes, nous avons aussi besoin du nouveau matériel roulant que nous avons commandé. Le retard pris par la livraison de ces trains nous prive de la capacité d'accélération nécessaire.

Pour faire face au manque de mécaniciens, les CFF envisagent de supprimer certains trains ou de sauter quelques arrêts. L'Office fédéral des transports (OFT) critique ces mesures. Qu'allez-vous faire? Des erreurs de planification ont été commises. Nous l'avons reconnu. Nous manquons aujourd'hui de mécaniciens. Nous réfléchissons à de nouvelles pistes, en concertation avec nos partenaires des cantons et de la Confédération.

Le réseau a mal vieilli. Des postes d'enclenchement, des lignes de contact, des voies doivent être remplacés. On a le sentiment que c'est surtout en Suisse romande que le réseau est vétuste. On a effectivement des postes d'enclenchement plus vétustes en Suisse romande, et ceux de Genève et de Lausanne vont être complètement mis à jour. Cette situation

découle du fait que, contrairement aux autres régions, il n'y a pas de centrale d'exploitation entièrement consolidée en Suisse romande. Je tiens toutefois à souligner que 73% des retards ne proviennent pas de l'infrastructure. Seuls 2,5% des retards sont dus aux chantiers. Mais ceux-ci ont un effet indirect. Ils doivent être annoncés suffisamment tôt aux entreprises de transport, qu'il s'agisse des CFF ou d'un autre opérateur, afin qu'ils aient assez de temps pour s'adapter. Nous avons détecté à ce sujet un potentiel d'amélioration. Dès l'année prochaine, notre objectif est que 80% des travaux nécessitant une offre de substitution, par exemple un service de bus, soient annoncés cinq mois à l'avance.

Quelle est la meilleure solution lorsqu'un chantier important doit être réalisé: travailler de nuit en exploitation réduite ou interrompre un tronçon pendant plusieurs mois? Il n'y a pas de règle absolue. En principe, et c'est une spécificité des CFF, nous faisons nos travaux d'entretien du réseau en maintenant l'exploitation. Mais ce n'est pas toujours la meilleure solution. L'an dernier, nous avons fermé l'axe Lausanne-Puidoux pendant près de deux mois. Nous faisons la même chose sur la rive est du lac de Zoug, entre Zurich et le Gothard. Vu la complexité des travaux à entreprendre, nous avons opté pour la fermeture complète pendant dix-huit mois. Le chantier dure deux ans de moins. Cela permet d'utiliser les 40 millions de francs économisés sur un autre chantier et de réduire la durée des inconvénients pour la clientèle.

Les usagers se sentent mal informés en cas de perturbation. Que faites-vous pour améliorer la communication? Nous allons mettre sous le même toit les responsables d'information de la division Infrastructure et de la division Voyageurs. La première se charge des annonces concernant les chantiers et dans les gares et la seconde, tout comme les autres entreprises de transport, informe les clients dans les trains ou sur les applications mobiles. C'est la raison pour laquelle les clients reçoivent parfois des communications différentes sur le quai de gare ou à bord d'un train. Dès l'an prochain, nous allons placer les responsables de l'information des entreprises de transport au sein même des centrales d'exploitation. Nous attendons une communication mieux coordonnée.

Que changera la mise en service du Léman Express en décembre? Le Léman Express éliminera une partie des bouchons qui paralysent Genève. L'objectif est de capter 50000 voyageurs par jour, ce qui équivaut à la capacité d'une autoroute à quatre pistes. Mais nous savons bien que les gens ne changeront pas leurs habitudes du jour au lendemain. Il faudra un peu de temps. A terme, la demande en transports publics progressera sur l'ensemble du réseau lémanique. En Suisse romande, leur part n'est que

Jacques Boschung rappelle que 73% des retards ne proviennent pas de l'infrastructure et que seuls 2,5% des retards sont dus aux chantiers. (MARCO ZANONI/LUNAX)

de 19%, contre 27% en Suisse allemande. Elle devrait augmenter.

Le parlement fédéral a voté près de 20 milliards de crédits pour les deux prochaines étapes de développement du réseau ferroviaire. Les CFF sont-ils en mesure d'absorber tous ces milliards et de réaliser tous ces chantiers? C'est un défi pour toute la branche. Et il est double pour nous: nous devons construire de nouvelles lignes tout en maintenant notre offre et en nous efforçant de respecter nos objectifs de ponctualité. Nous sommes en train de faire, en collaboration avec l'OFT, le séquençage des travaux à prévoir pour les étapes 2025 et 2035. CFF Infrastructure joue le rôle de bureau d'ingénieur. La planification

sera publiée l'an prochain. Nous devons tenir compte des attentes des cantons. C'est un exercice d'équilibrisme. Nous allons augmenter le personnel de la division Infrastructure d'environ 200 personnes l'année prochaine pour faire face aux volumes.

Les trouvez-vous? C'est vrai que ce n'est pas simple. Le marché du travail est tendu en Suisse, ce qui ne facilite pas le recrutement de certaines catégories de personnel, en particulier pour la technique ferroviaire. Nous devons nous montrer flexibles, par exemple sur les langues parlées par les collaborateurs.

Les nouveaux trains à deux étages permettront de raccourcir le temps de par-

BOMBARDIER ET LA SUISSE

62 trains commandés
Coût: 1,9 milliard de francs
Décembre 2018: 12 trains livrés
Décembre 2019: 25 trains livrés
Juin 2021: 62 trains livrés
870 emplois en Suisse. LT

cours entre Lausanne et Berne. Mais cela ne suffira pas à ramener la durée de ce trajet au-dessous d'une heure comme l'espère le canton de Vaud. Prévoyez-vous d'autres mesures? Oui, bien sûr. D'une part, nous devons renforcer l'infrastructure afin qu'elle supporte le mécanisme de compensation du roulis de ces trains, qui leur permettra de circuler plus vite dans les courbes. Nous gagnerons ainsi cinq minutes. Les cantons de Vaud et de Fribourg demandent un nouveau tracé plus direct, avec une série de tunnels, entre Romont et Fribourg. C'est une idée intéressante à creuser. Cette réalisation, qui permettrait de descendre au-dessous de soixante minutes, pourrait par exemple faire partie de l'étape 2045. ■

Les trains duplex changent de logiciel

RAIL Bombardier annonce de substantielles améliorations techniques et juge son train désormais apte au service. Les CFF restent prudents

Bombardier considère que les trains à deux étages qu'il doit livrer en 62 exemplaires aux CFF ont atteint un degré de fiabilité et de performance élevé et que les CFF peuvent les faire circuler sans problème. Le constructeur canadien a annoncé mercredi à son siège de Zurich-Oerlikon de substantiels progrès. «La fiabilité a été multipliée par sept ces dernières semaines», annonce le directeur général pour la Suisse, Stéphane Wettstein.

Le confort des voyageurs s'est amélioré grâce à l'installation d'un nouveau logiciel. Cet outil réduit de 75% l'oscillation des rames dans les courbes et atténue le sentiment de tangage perceptible lorsque l'on se déplace à l'étage supérieur des

wagons. Il permet aux voitures de rester quasiment perpendiculaires aux rails. L'oscillation ne dépasse pas 2%. En comparaison, les rames ICN qui circulent sur la ligne du pied du Jura s'inclinent de 7% dans les virages. Ces corrections techniques améliorent l'accélération des trains, la vitesse de circulation et la rapidité d'embarquement et de débarquement des passagers. Elles contribueront en particulier à raccourcir le temps de parcours entre Lausanne et Berne lorsqu'elles circuleront sur l'axe du Plateau Genève-Saint-Gall, ce qui n'est pas encore le cas.

«Pas de date précise»

Il faut aujourd'hui 66 minutes pour relier la capitale vaudoise et la Ville fédérale. L'objectif est de passer au-dessous de l'heure. Selon Pierre Miramont, chef de projet chez Bombardier, les exi-

gences techniques formulées par les CFF sont désormais respectées. Le reste dépend de l'état de l'infrastructure.

Stéphane Wettstein relève que, grâce à leurs performances, les rames duplex permettent d'améliorer la ponctualité. Elles circulent actuellement sur une combinaison de trois axes: Coire-Saint-Gall-Zurich, Bâle-Zurich-Saint-Gall et Bâle-Zurich-Coire. Les CFF jugent prématuré de les mettre en service sur l'axe très fréquenté du Plateau. «L'introduction des nouveaux trains sur la ligne IC1 entre Saint-Gall et Genève Aéroport interviendra lorsque nous disposerons de véhicules opérationnels en nombre suffisant. Nous n'avons pas de date précise pour l'instant», déclare leur porte-parole, Jean-Philippe Schmidt. Stéphane Wettstein estime pourtant qu'ils ont été débarrassés de leurs défauts de jeunesse. Il annonce non sans fierté que la pon-

ctualité des correspondances est «plus élevée en Suisse orientale [où ces compositions sont en service] que dans les autres régions du pays».

Au prochain changement d'horaire du 15 décembre, les CFF disposeront de 25 rames sur les 62 commandés. Elles seront pour l'instant réservées aux trois axes de Suisse orientale, mais continueront d'être testées ailleurs sur le réseau. Il faut rappeler que la livraison a pris six ans de retard en raison de litiges, de demandes supplémentaires et de défauts techniques. Quarante-deux trains devraient être disponibles en juin prochain, 49 à fin 2020 et la totalité des 62 compositions de 100 et 200 mètres, combinables entre elles, devraient être fournies aux CFF d'ici à juin 2021. Leur consommation d'énergie sera inférieure à celle de trains des générations précédentes. ■
B. W., ZÜRICH-OERLIKON

