

Réseau ferroviaire saturé

Les CFF pourront-ils gérer leur desserte renforcée?

Le nouvel horaire amène des améliorations en terre vaudoise. Mais les syndicats sont sceptiques quant à la capacité de l'entreprise à les assumer.

David Genillard

Attaqués de toutes parts, notamment après la gestion de l'incident de Tolochenaz - où les travaux se poursuivent avec une amélioration espérée dès mardi - et la panne en gare de Bex, les CFF ne perdent pas l'appétit.

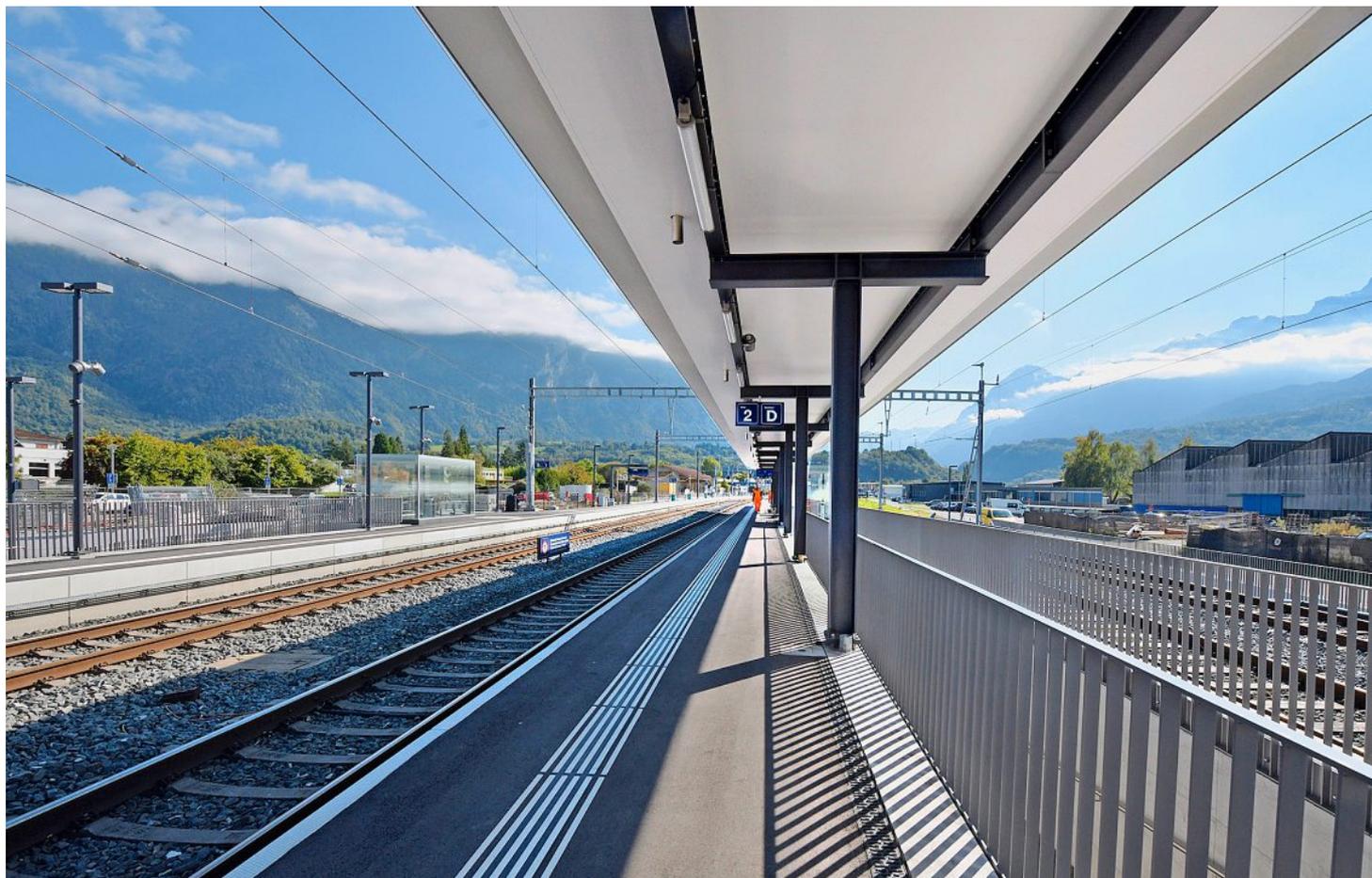
Vendredi dans ses nouveaux quartiers généraux pour la Suisse romande à Renens, l'entreprise a dévoilé les principales améliorations qu'apportera l'horaire 2022, dès le 12 décembre prochain. L'Est vaudois, et plus particulièrement Bex, est l'un des grands gagnants de la nouvelle grille (*lire l'encadré*).

Une grille qui marque un cap important dans la saga de la pénurie de mécaniciens. Les CFF l'avaient fait savoir fin octobre, le RegioExpress reliant Saint-Maurice (VS) à Annemasse (F) a retrouvé sa cadence normale grâce à l'engagement de 30 conducteurs. Le manque de personnel avait conduit à la suppression de correspondances.

Comme en 2020 lorsque, au sortir du confinement, la société avait abandonné plusieurs correspondances aux heures de pointe depuis Vallorbe et le Chablais en direction de Lausanne. Elle imputait cette situation à des erreurs dans la planification de la formation et de l'engagement de collaborateurs. Et promettait un retour progressif à la normale dès mai 2021.

Employés en colère

Le Syndicat du personnel des transports (SEV) et celui du personnel des locomotives (LPV) accueillent ces améliorations avec circonspection. Selon ces organisations, la situation est loin d'être réglée.



Après des années à espérer de meilleures liaisons, Bex voit enfin ses vœux se réaliser. CHANTAL DERVEY

Dans une résolution remise lundi aux CFF, elles dénoncent un manque d'anticipation chronique, avec «des modifications à court terme dans la planification des interventions. En plus des sous-effectifs persistants, cette flexibilité extrême et le manque de communication pèsent sur les pilotes, souligne Hanny Weissmüller, présidente du LPV. La colère et la fatigue vont croissant.»

«Dans ce contexte, nous sommes sceptiques sur la capacité des CFF à faire face à ces améliorations», pointe Vivian Bologna, responsable de la communication du SEV.

Directeur régional pour la Suisse romande des CFF, Alain

Barbey se veut rassurant: «Du côté de Lausanne, l'engagement de 30 conducteurs nous permet de revenir à la normale. Nous avons pu commencer à rendre les heures supplémentaires accumulées par nos collaborateurs. Et nous pourrions le faire du côté de Genève dès 2022, à l'arrivée de nouveaux mécaniciens.»

Le manque de personnel n'explique toutefois qu'en partie les problèmes d'exploitation observés ces derniers mois. Les CFF doivent composer avec un réseau saturé et une infrastructure vieillissante, victime de pannes. À l'heure où il peine à assurer l'offre actuelle, le transporteur est-il réellement en mesure de gérer les améliorations promises?

«C'est une question qui occupe nos esprits au quotidien, répond Alain Barbey. Nous devons trouver un compromis entre la stabilisation de l'offre existante et les besoins de nos clients.»

Le directeur régional en convient: «Nous ne pouvons aujourd'hui plus saturer davantage

notre réseau en multipliant les trains aux heures de pointe. Nous privilégions plutôt une augmentation de la capacité des convois. C'est la raison pour laquelle nous doublons le nombre de trains à deux étages sur la ligne du Simplon.»

«Améliorations substantielles» Nuria Gorrite, conseillère d'État chargée des Infrastructures, salue les «améliorations substantielles apportées au RER vaudois», qui s'accompagnent d'une multitude d'autres développements de l'offre en bus ou en trains régionaux.

«En Suisse, nous avons été des pionniers du train et avons hérité d'un réseau performant. Il est aujourd'hui victime de son succès; il faut trouver des solutions pour l'améliorer. Le train est la réponse la plus adaptée aux défis climatiques auxquels nous faisons face. Si l'on veut qu'il soit attractif, il est indispensable que le système soit efficace sur l'ensemble du territoire.»

Bex et le tourisme choyés

«Le Père Noël fait sa tournée en train et commence par Bex.» Alberto Cherubini est un syndic heureux. Après des années de lutte, la Cité du sel retrouve une cadence à la demi-heure, grâce au prolongement du RER, qui ira jusqu'à Bex et non plus Aigle. À terme, la ligne sera encore rallongée jusqu'à Saint-Maurice.

À Villars, il n'y aura plus besoin de changer de train pour aller skier: des directs entre Bex et Bre-taye seront introduits par les TPC.

Vufflens-la-Ville verra elle aussi un train s'arrêter chaque demi-heure, y compris le week-end. Les bus se multiplieront également dans le Jorat, avec un passage au quart d'heure aux heures de pointe entre Mézières et les Croisettes, sur les hauts de Lausanne.

Mi-2022, ce sera au tour du Brassus d'être relié par un train direct à la capitale vaudoise chaque heure et chaque jour.