

## Entretien avec le patron des CFF



## Sur le grill

À g., Vincent Ducrot a répondu jeudi aux questions de Frédéric Julliard, rédacteur en chef de la «Tribune de Genève», et de Simone Honegger, journaliste à «24 heures», mais aussi à celles du public présent dans les locaux de la rédaction de «24 heures» à Lausanne. À l'issue de l'entretien (ci-dessus), le patron des CFF a pris le temps de discuter avec une audience qui ne tarissait pas de questions. GEORGES CABRERA, DR

# «Aucun mégaprojet n'a vu son calendrier respecté»

Vincent Ducrot, CEO des Chemins de fer fédéraux SA, était jeudi à la rédaction de «24 heures» pour répondre aux questions qui agitent les usagers romands du rail.

## Renaud Bournoud

Les chantiers, les retards, les trains qui disparaissent des nouveaux horaires, les trous ou encore la hausse des prix génèrent une certaine grogne des usagers et des élus locaux. L'attachement des Suisses au réseau CFF n'est plus à démontrer. La direction des Chemins de fer fédéraux SA est donc un poste exposé. Vincent Ducrot dirige les CFF depuis 2020. Il a accepté notre invitation pour répondre à ces critiques. L'entretien, filmé, a été mené jeudi soir par Frédéric Julliard, rédacteur en chef de la «Tribune de Genève», et Simone Honegger, journaliste à «24 heures». Le public présent à la rédaction est aussi intervenu.

## ● Les gares

Les retards dans le développement des gares de Lausanne et de Genève échauffent les esprits en Suisse romande. La modernisation de celle de Lausanne devait être terminée en 2025 et celle de Genève en 2032. Désormais, les CFF tablent sur 2037 pour le projet lausannois et 2038 pour le genevois. Si tout se passe bien, le chantier sous la place de la Gare de Lausanne pourrait débuter cet automne, «peut-être en fin d'année».

Vincent Ducrot pense qu'il y a une mauvaise compréhension de ce qu'est un «mégaprojet». En chiffres, pour la gare de Lausanne, c'est 1,5 milliard qui va être investi sur 400 mètres de long par 50 mètres de large. Cela représente 10'000 plans. «Construire, c'est simple, mais la planification est très délicate. Malheureusement, le projet de Lausanne a changé trop souvent.»

Le projet qui a été mis à l'enquête n'est pas le même que celui d'aujourd'hui. «Les procédures font que l'on réadapte le projet et,

de fil en aiguille, la complexité augmente. C'est la difficulté de ces mégaprojets. Je crois que je ne connais aucun projet où l'on est arrivé à respecter les calendriers. Il y a tellement de facteurs, tellement d'influences que, certaines fois, vous désespérez.»

Non seulement l'élaboration et la planification des projets ont généré des retards, mais il y a aussi l'étalement des chantiers. Ceux-ci devraient durer une grosse décennie. «On construit le plus lentement possible pour ne pas avoir à supprimer un train», explique le patron des CFF. Les travaux vont se faire par «demi-quai à la fois».

Au vu de cette lenteur dans la réalisation, ne faudrait-il pas déjà lancer les études pour une future gare souterraine à Lausanne, comme le demandent certains élus? Vincent Ducrot estime que le problème de la capacité de la gare de Lausanne une fois modernisée va se poser à l'horizon 2070. «Il revient aux élus politiques de déclencher, ou non, un projet pour une future gare.»

À Genève, le choix a été fait de réaliser les deux en même temps. «On a calé un projet de gare souterraine, puis on a calé un projet de modernisation de gare séparé. Ce sont deux projets indépendants.»

## ● Les horaires et les prix

L'horaire CFF 2025, qui entrera en vigueur le 15 décembre 2024, amènera un allongement des temps de parcours en Suisse romande. Il est présenté comme un «horaire de chantier».

«Nous allons doubler les investissements dans l'infrastructure et nous devons changer les voies, alors si nous gardons les mêmes temps de parcours, le système s'effondre, prévient Vincent Ducrot. Nous avons pris le parti de ralentir le système très précisément pour pouvoir faire en sorte



« Si j'arrive à faire en sorte que les politiques se disent: «Oui, c'est vrai, il faudrait un projet fédérateur», alors j'aurai gagné, et je pourrai jouir d'une retraite bien méritée. »

que les trains soient le plus à l'heure possible.»

La suppression de liaisons directes entre la ligne du Jura et Genève a suscité une levée de boucliers. «Avec les nouveaux horaires, c'est toujours la même chose: ceux qui sont le plus affectés crient et tous les autres vont dire «ouah». On va présenter ce nouvel horaire en mai. Nos modèles montrent que le trafic va augmenter.»

Les temps de parcours vont augmenter et, en parallèle, le prix moyen du billet grimpe de 4%. Ce n'est pas très attractif. Le patron des CFF rappelle que les transports publics sont financés par deux canaux: les indemnités que paient les collectivités publiques et les recettes des titres de transport. Si l'une des sources de revenus baisse, l'autre doit augmenter pour maintenir à flot les entreprises de transport.

«Actuellement, la situation financière de la Confédération n'est

pas très bonne. Celle des cantons est meilleure. On le voit à Genève, qui dégage un bénéfice et décide d'offrir la gratuité des transports publics aux jeunes. C'est typique!»

Jouer sur les tarifs à certaines heures, comme l'abonnement général Night, permet aussi aux CFF d'éviter que tout le monde ne se retrouve aux heures de pointe.

## ● La ponctualité

La ponctualité est moins bonne de ce côté-ci de la Sarine. En Suisse, plus de 92% des trains sont arrivés à l'heure en 2023, soit avec moins de trois minutes de retard. Mais ce pourcentage chute à 89% pour la Suisse romande, selon les chiffres des CFF. Cela s'explique par le fait qu'il n'y a plus assez de temps de réserve dans le système. «C'est justement pour ça qu'on change d'horaire», précise le CEO des CFF.

Les temps de parcours des trains augmentent à cause des travaux qui se multiplient et des fortes affluences en gare, qui provoquent un temps d'embarquement plus long. La hausse du nombre de convois (+17% depuis 2010) sur les mêmes lignes engendre également une réduction des vitesses.

«Quand on fait le cumul de tous ces éléments, on perd trois minutes entre Saint-Gall et Genève, chiffre Vincent Ducrot. La réserve de temps n'est plus suffisante. Nous avons fait des corrections dans les autres régions mais, en Suisse romande, nous sommes encore dans l'horaire de Rail 2000. C'est pour cette raison que nous sommes obligés de ralentir le système pour retrouver le même niveau de ponctualité.»

Le développement des infrastructures ferroviaires, qui nécessite un rattrapage en Suisse romande, génère une concentration de chantiers. Mais il y a aussi un gros boulot d'entretien. «Aujourd'hui, je me fais beaucoup de souci. Ces prochaines années, nous allons devoir renouveler près de la moitié des voies entre Lausanne et Genève et entre Lausanne et Berne. Cela fait 160 kilomètres de voies à changer entre 2h et 4h du matin, seule fenêtre où nous pouvons intervenir.»

## ● L'avenir

La Suisse romande a salué l'ajout de 1,3 milliard permettant la réalisation d'un tunnel ferroviaire entre Morges et Perroy dans l'étape d'aménagement ferroviaire 2035. Cette infrastructure devrait constituer le premier tronçon de la nouvelle ligne Lausanne-Genève. C'est en tout cas le souhait. «J'ai lu que le parlement espérait que ce tunnel soit en service en 2035. Si nous avons le permis de construire en 2035, nous

aurons déjà bien fait notre travail.»

Pour le directeur des CFF, ce projet va probablement rencontrer des milliers d'oppositions, dont certaines iront jusqu'au Tribunal fédéral. «Ce dossier va avancer cahin-caha.» Le parlement fédéral a beau avoir voté une motion pour une nouvelle ligne ferroviaire complète entre Lausanne et Genève, ce n'est pas pour demain. Ni même pour après-demain.

Vincent Ducrot énumère les «vœux prioritaires» du parlement fédéral pour l'étape d'aménagement 2035: une nouvelle ligne entre Aarau et Zurich, 7 milliards, une gare souterraine à Lucerne, 4 milliards, une autre à Bâle, 9 milliards, la ligne Lausanne-Berne, 3 à 5 milliards pour augmenter la vitesse, et la ligne entre Saint-Gall et Winterthur, 1 milliard.

«Le parlement dispose d'un milliard par année, rappelle le patron des CFF. Il va donc y avoir une foire d'empoigne formidable en 2026 au parlement, quand il faudra faire des choix.»

On ne pourra pas continuer comme ça, «tout simplement parce que c'est beaucoup trop d'argent pour une utilité qui va être toujours plus faible». Il faut réfléchir à quelle offre on veut.

Pour ses dernières années à la tête des CFF, Vincent Ducrot aimerait bien remobiliser les élus politiques autour d'un «vrai projet d'avenir»: «On a eu Rail 2000, les transversales alpines. Aujourd'hui, il nous manque un projet fédérateur pour le pays. Si j'arrive à faire en sorte que les politiques se disent: «Oui, c'est vrai, il faudrait un projet fédérateur», alors j'aurai gagné, et je pourrai jouir d'une retraite bien méritée. Je peux vous dire que c'est extrêmement lourd d'être le directeur des CFF.»