

Exposé de Philippe Gauderon, Chef Infrastructure CFF à l'AG d'OUESTRAIL DU 24 avril 2015 à La Chaux-de-Fonds

(La relation ci-dessous est un mélange de propos retranscrits et de propos résumés)

Un rappel tout d'abord : l'arrivée du chemin de fer en 1844, non pas entre Zurich et Baden mais entre Strasbourg et St-Johann à Bâle. Puis le réseau s'est construit très rapidement et complètement en une soixantaine d'années. A la veille de la première guerre mondiale, le réseau ferroviaire était pratiquement dans sa configuration actuelle. Le tunnel du Gothard a été percé en dix ans dans des conditions humaines difficiles et 100 ans plus tard on a percé le tunnel routier du Gothard dans le même délai ! Puis la voiture s'est imposée jusque dans les années 80, avec des excès allant jusqu'au démantèlement de lignes de tram comme ce fut par exemple le cas à Genève. Au sortir de la deuxième guerre, on donnait peu de chance au rail, allant jusqu'à imaginer une ligne aérienne entre Zurich et Genève. Les années 80 marquent la fin du triomphe de la voiture : RAIL 2000 (aussi vite que nécessaire), mais pas d'investissements dans les grandes gares en raison des coûts importants que cela implique. Puis les NLFA et les étapes de développement des infrastructures ferroviaires. Et maintenant ? Faut-il continuer ainsi ? Je doute que cela soit possible.

Quelques mots concernant les besoins des clients. Pendant longtemps, la vitesse primait sur les autres critères. Aujourd'hui les besoins évoluent. Alors qu'auparavant la grande distribution se contentait d'un convoi de nuit, Migros et Coop par exemple veulent 4 livraisons en journée pour leurs centres logistiques. L'utilisation des tablettes et smartphones a modifié la perception de la vitesse. Dans le train, tout le monde peut être en contact avec le monde entier. La destination et la durée du trajet ne sont plus perçues de la même manière. Quand je me déplace, je continue de régler mes affaires. Si ces gadgets relient aujourd'hui essentiellement des personnes, à l'avenir ce sont des choses, des installations qui seront accessibles.

Jetons un coup d'œil du côté de la voiture. Daimler estime que le coût du déplacement en voiture diminuera de 50 à 60% d'ici à 2025 : par la réduction de la consommation, par des systèmes plus intelligents, par l'autopartage. Daimler se demande même si ils vont continuer à fabriquer des voitures ou si ils vont devenir des fournisseurs de mobilité individuelle. Daimler a créé elle-même une société de partage de voiture (car to go). Le trafic marchandises va conserver son avantage concurrentiel. Le trafic grandes lignes va se péjorer légèrement. Le trafic ferroviaire régional va se péjorer massivement. Le bilan énergétique du rail se détériore et le différentiel par rapport à la voiture se détériore lourdement. Avec les systèmes intelligents qui se développent, on imagine pouvoir se déplacer plus facilement, gagner de la place sur les autoroutes, gagner des facilités pour le parage et on pense aussi miser sur l'autopartage. On voit que la voiture n'est pas arrivée au terme de son développement. Quelles conséquences pour le ferroviaires ? Il y a des difficultés avec le financement du trafic régional, avec l'augmentation du prix des billets, pour obtenir des moyens suffisants des pouvoirs publics, d'où la nécessité d'atteindre une réduction des coûts de système à raison de plus de 20% au minimum. Il en va de la pérennité du système. Pour 2025 et 2030, les jalons sont déjà largement posés. Par contre il faut s'interroger sur les concepts que l'on veut mettre en place. Est-ce que l'étoffement continu de l'offre est encore gérable ? Les Hollandais, qui sont les créateurs de l'horaire cadencé, s'en écarte maintenant au profit de la notion de corridor. L'augmentation des performances et l'augmentation énergétique qui s'ensuit ne va pas dans la bonne direction. On dépasse les 20 tonnes à l'axe ; il faudrait redescendre en-dessous de 15 tonnes. La volonté d'économiser 25% de l'énergie d'ici 2025 va dans la bonne direction.

Concernant FAIF, le gros souci de Philippe Gaudron est que ce qui figure dans les arrêtés fédéraux soit vraiment mis en œuvre. Par ailleurs nous avons de grosses difficultés avec l'OFT concernant la prochaine convention de prestation 2017 – 2020 avec deux philosophies différentes qui s'affrontent. L'OFT a une approche finances publiques qui consiste à dire « Voici ce qu'il reste, débrouillez-vous ». Et il y a l'approche CFF : on regarde l'état du réseau et ce qui est nécessaire pour l'entretenir dans les 5 à 6 prochaines années. On peut certes différer une partie des travaux mais alors les mauvaises surprises ne sont pas exclues. Regardez ce qui se passe en France par exemple. On pratique la « gestion de l'obsolescence », autrement dit ont fait durer le plus longtemps la ligne avant de... la fermer !

Illustrations à l'appui, Philippe Gauderon évoque quelques aspects. Sortie de la ville de Zurich avec une pente de 37 pour mille, on répare la voie déjà après quelques mois de mise en service. Attention, car à Genève on est tenté de faire la même chose. On change des coupons de voie, on change des lames de rail. L'augmentation de la vitesse de 30 à 40 km/h dans l'entrée et sortie des nœuds occasionne une usure supplémentaire dont le coût est évalué à 50 mio de francs par année. Chaque nouvelle installation complique le système, génère des coûts d'entretien et d'amortissement. Pour réduire les coûts du système, les Hollandais simplifient leur système. La gare d'Utrecht, qui compte environ 400 aiguillages, sera réduite à 70 aiguillages. Le FAIF donne la priorité à l'entretien et c'est très bien ainsi. Ne chargeons pas trop le bateau au risque de le faire couler.

24.4.2015