



PRISE DE POSITION DE JACQUES BOSCHUNG

La Suisse passe à la cadence supérieure

L'étape d'aménagement 2035 prévoit une généralisation de la cadence à la demi-heure et une augmentation de la cadence au quart d'heure pour les clients des trains suisses.

Le Conseil fédéral compte investir 11,9 milliards de francs d'ici 2035 dans le développement de l'infrastructure ferroviaire. Pour les clients du trafic voyageurs et marchandises, l'aménagement de nouveaux tunnels et tronçons à double voie demeure secondaire à côté de la stratégie en matière d'offre qui le sous-tend. C'est pourquoi la Confédération et les CFF poursuivent sur la voie à succès de l'horaire cadencé avec l'étape d'aménagement 2035 du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES EA 2035) et étoffent l'offre en fonction de la demande future.

La cadence semi-horaire devrait être généralisée pour tous les trains dans tout le pays. Pour l'heure, une cadence horaire est généralement appliquée en trafic grandes lignes. Sur les tronçons qui bénéficient déjà de la cadence à la demi-heure – comme celui reliant Berne à Zurich –, celle-ci résulte jusqu'à présent de la superposition de deux cadences horaires – en l'occurrence les lignes Genève – Saint-Gall et Brigue – Romanshorn. Sur les tronçons à forte demande, comme Genève – Lausanne, Berne – Zurich, Zurich – Winterthur et Lucerne – Zoug – Zurich, les trains circuleront même tous les quarts d'heure, une cadence aujourd'hui en vigueur uniquement pour les RER et quelques lignes grande distance aux heures de pointe. La cadence au quart d'heure accroîtra considérablement l'attrait du trafic grandes lignes.

Le trafic marchandises passera lui aussi à la cadence à la demi-heure sur l'axe est-ouest aujourd'hui engorgé et gagnera en vitesse dans toute la Suisse grâce au réseau express. Cela correspond tant aux exigences du trafic par wagons complets qu'à celles des entreprises de chargement et concourt à la desserte sur l'ensemble du territoire.

Outre les aménagements proposés par le Conseil fédéral, l'élargissement de l'offre passe par une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire. À cette fin, les CFF procéderont d'ici 2035 à une refonte intégrale de l'horaire. Les capacités de certains tronçons aujourd'hui saturés augmenteront de 40 %. Les CFF resteront ainsi l'épine dorsale des transports publics en Suisse.

Pas d'augmentation de prix pour les clients

L'étape d'aménagement 2035 est capitale non seulement pour les transports publics suisses et les clients du rail, mais aussi pour la compétitivité et la durabilité des chemins de fer en Suisse. Sur un marché de la mobilité en pleine mutation, avec des prix orientés à la baisse, nous devons améliorer le rapport prix-prestations et la capacité concurrentielle du rail. Le coût des transports publics doit en effet rester raisonnable pour les clients comme pour la Confédération et les cantons. Les CFF souhaitent ainsi éviter toute augmentation tarifaire induite par l'étape d'aménagement 2035.

Les aménagements influencent beaucoup le coût total du rail. Un investissement de 100 millions de francs engendre des frais d'entretien annuels de 4 millions. Pour éviter le risque d'investissements inutiles, les CFF attendent de la Confédération et des cantons qu'ils analysent régulièrement la rentabilité et la viabilité financière des mesures déjà adoptées en matière d'offre et d'infrastructure. Cette collaboration rapprochée garantit l'avenir des transports en Suisse.

Jacques Boschung est membre de la direction du groupe et responsable de la division Infrastructure aux Chemins de fer fédéraux (CFF), à Berne.