economiesuisse

Le rail doit se remettre en forme

La compétitivité du rail diminue par rapport à la route. Pour renforcer sa position, il doit réduire ses coûts et accroître son efficacité. Dans ce but, les CFF ont annoncé un programme de remise en forme intitulé «RailFit 20/30». Ses effets ne feront pas que des heureux, mais il est nécessaire.

La Suisse dispose d'une offre ferroviaire parmi les meilleures du monde. C'est évident. Nous avons raison d'être fiers de «nos» CFF, car nous sommes les champions des distances parcourues en train et possédons également un des systèmes ferroviaires les plus fiables et ponctuels du monde.

La situation est néanmoins préoccupante car les coûts ne sont plus maîtrisés. En comparaison internationale, la Suisse dépense largement le plus gros montant par habitant pour ses infrastructures ferroviaires. Et celui-ci continue d'augmenter. Dans le cadre de la convention sur les prestations, les CFF ont demandé, pour la période 2017-2020, une enveloppe en hausse de 2,4 milliards de francs par rapport à la période actuelle. Cela correspond à une hausse des coûts de 22%. Pour le trafic régional aussi, la Confédération table sur une hausse nette des dépenses de 2% par an environ ces prochaines années.

Avec la hausse des dépenses, la compétitivité du rail baisse face à la route

Celui qui pense que nous pouvons nous le permettre se trompe. Premièrement, il y a la concurrence au niveau de l'allocation des ressources. Nous pourrions investir ces montants dans d'autres domaines, comme la formation. Deuxièmement, – et cela est bien plus important – ces dépenses croissantes pèsent sur le rail lui-même. Sa compétitivité s'affaiblit par rapport à la route. Et cette concurrence s'intensifiera puisque le trafic individuel fait de grands progrès.

Le rail dégage un gain d'efficacité de 1 voire 2% par an, alors que le trafic individuel atteint 5 voire 6%. Si on extrapole à partir de ces chiffres, on peut dire que, un jour entre 2030 et 2050, le personne-kilomètre réalisé sur la route sera plus efficace que celui sur le rail – du point de vue économique, mais aussi écologique. À cela s'ajoutent des changements substantiels induits par la numérisation (pensez aux voitures autonomes, à l'économie du partage), qui contribuera à augmenter l'attrait du trafic individuel.



Le rail doit de toute urgence rectifier le cap et améliorer son rapport prix-prestations, comme l'ont annoncé les CFF. Le rail est sous pression et doit se remettre en forme s'il veut conserver sa position. Il doit également le faire parce qu'il est le mode de transport le plus efficace sur les trajets très fréquentés.

Les experts sont d'accord pour dire que l'avenir est dans une mobilité englobant tous les modes de transport dans le sens de «mobility-as-a-service». **Optimiser les coûts d'exploitation ne sera pas suffisant comme programme de remise en forme.** D'autres mesures doivent suivre, comme améliorer le taux d'occupation (inférieur à 30% actuellement), lisser les pics de trafic, fixer des priorités claires pour le développement et utiliser intelligemment les capacités existantes.

Infrastructures performantes



Mettre à disposition des infrastructures perfor-mantes et autofinancées est une tâche commune de l'État et de l'économie.