

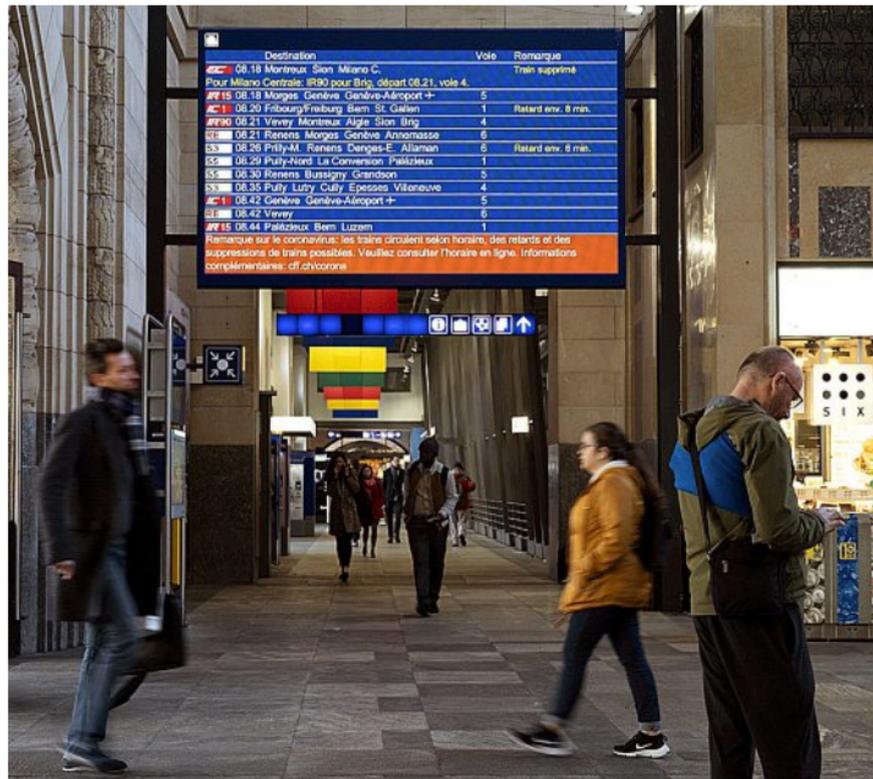
Le projet d'horaire des CFF pour 2024 fâche les cantons romands

Transports ferroviaires

Afin d'améliorer la ponctualité et la satisfaction des clients, les CFF soumettent leur plan. Les temps de parcours seront allongés et des correspondances rompues.

Le projet d'horaire CFF 2024 fâche les cantons romands et ils le font savoir. Ils dénoncent la fin d'une offre mise en place depuis vingt ans avec l'introduction de Rail 2000. Les temps de parcours seront prolongés et de nombreuses correspondances rompues, selon eux.

Les CFF ont informé à la fin mars les cantons et les entreprises de transports publics sur leur projet de nouvel horaire 2024 pour la



Afin d'améliorer la ponctualité et la satisfaction des clients, les CFF soumettent un nouveau projet d'horaire pour 2024, qui déplaît déjà aux cantons romands. LEANDRE DUGGAN/KEYSTONE

Suisse occidentale, a indiqué vendredi dans un communiqué la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO). Ce nouvel horaire devrait être prolongé au minimum jusqu'en 2032 en fonction des travaux à réaliser dans les nœuds et sur le réseau.

Afin d'améliorer la ponctualité et la satisfaction des clients, les CFF proposent d'augmenter le temps de parcours entre les principales villes romandes et de disposer ainsi de plus de réserves dans leur exploitation, selon la CTSO. Si celle-ci partage l'analyse des CFF sur les retards qu'a pris la qualité de l'offre ferroviaire en Suisse romande, elle a unanimement décidé de ne pas entrer en matière sur le projet d'horaire 2024. Elle renvoie la copie aux CFF.

«Cette augmentation des temps de parcours implique une dégradation des correspon-

dances. Sur certains axes, le cadencement des trains est modifié et la desserte de plusieurs haltes du trafic régional est réduite», écrivent les cantons romands, qui se sont réunis vendredi pour une séance extraordinaire. En clair, «le remède est pire que le mal», résumement-ils.

«À l'heure de la sortie d'une pandémie ayant fortement impacté les transports publics et à l'aube d'une politique environnementale durable, les dégradations proposées par les CFF remettent en cause l'objectif d'augmentation de la part modale des transports publics que la Confédération et les cantons considèrent comme indispensable dans l'atteinte des objectifs climatiques», soulignent-ils.

Le dialogue reste ouvert

La CTSO a toutefois décidé d'ouvrir le dialogue avec les CFF

pour étudier ensemble des solutions réalistes pour la Suisse occidentale en prenant en compte les attentes des clients et les objectifs de croissance de la part modale des transports publics.

Une cellule de planification intercantonale, comme cela existe à Zurich depuis plus de vingt-cinq ans, a été mise en place sous l'égide de la CTSO. Il s'agira de présenter une position unie et réactive et permettre une recherche de solution commune et rapide avec les CFF.

Dans le même temps, les CFF communiquent qu'Alain Barbey, directeur régional des CFF, prendra sa retraite cet automne. Son successeur a été désigné: il s'agit de David Fatterbert, 43 ans, actuel responsable du programme Ponctualité aux CFF. Il entrera en fonction le 1^{er} septembre 2022. **ATS**