

Trafic ferroviaire

«C'est l'horaire le moins mauvais possible»

L'offre CFF 2025 verra les temps de parcours s'allonger en Suisse romande. La gare de Renens prend du galon. La liaison vers Genève par le pied du Jura disparaît.

Providentielle
La gare de Renens vient de finir sa métamorphose. Elle va pouvoir délester la gare de Lausanne dont la modernisation est au point mort. KEYSTONE



Infrastructures

Du retard à combler en Romandie

Fin février, «24 heures» s'est aventuré à demander au Département fédéral des transports (Detec) si la Suisse occidentale avait du retard dans l'entretien des infrastructures ferroviaires par rapport au reste du pays. La réponse du directeur de la communication du département était alors la suivante: «Vous défendez la thèse selon laquelle le manque de ponctualité serait dû à des retards dans l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure. Ce n'est pas correct. Comme les CFF vous le confirmeront certainement, il n'y a pas de retard dans l'entretien.» Un peu plus de deux mois plus tard, ce n'est plus la même limonade. Dans le communiqué de presse diffusé vendredi par les CFF et la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), on lit que le nouvel horaire s'inscrit dans «un contexte d'augmentation des chantiers due à l'âge des infrastructures significativement plus importante qu'en moyenne nationale». À titre d'exemple, il va falloir renouveler 146 kilomètres de voies entre Genève et Berne ces dix prochaines années, soit 45,6% du total. Un tracé qui n'a pas de redondance, comme il en existe entre les grandes villes alémaniques. Ce qui complique ces travaux d'entretien et perturbe lourdement le trafic ferroviaire.

D'ici à 2030, il est prévu d'investir près de 6 milliards de francs en Suisse romande. «Ce volume d'investissements permettra, en plus d'entretenir le réseau, de le développer et de moderniser les gares», selon les CFF et la CTSSO. Mais tous ces chantiers vont affecter l'horaire. Les temps de parcours doivent être allongés afin de permettre au réseau d'absorber ces travaux. «Nous avons accumulé un tel retard en Suisse romande que maintenant nous sommes dans une phase de rattrapage, tant pour l'entretien que pour la mise à niveau de l'infrastructure, ce qui provoque une grande concentration de chantiers, dit la conseillère d'État vaudoise Nuria Gorrite. Forcément, cela impacte l'offre.»

Depuis Rail 2000, des trains ont été ajoutés pour augmenter la capacité, mais les infrastructures n'ont guère évolué. De manière imagée, le conseiller aux États vaudois Olivier François résume l'affaire ainsi: «À force de tirer sur l'élastique, il a fini par casser. On doit allonger les temps de parcours pour éviter la faillite du réseau. C'est ça, la réalité de l'horaire 2025.»

Renaud Bournoud Textes

L'accouchement de l'horaire CFF 2025 pour la Suisse romande s'est fait dans la douleur. D'ailleurs, il devait voir le jour en 2024. Mais les cantons latins ont refusé d'entrer en matière sur le projet. «Il dégraderait beaucoup trop l'offre et déstructurerait complètement le noeud ferroviaire de Lausanne», explique la conseillère d'État vaudoise Nuria Gorrite.

L'horaire présenté vendredi est donc le fruit d'une année de travail commun entre la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) et les CFF. Une première pour ce genre d'exercice. Le résultat est jugé diversement. «Nous sommes contents de la solution trouvée», se réjouit Vincent Ducrot, CEO des CFF. «C'est l'horaire le moins mauvais possible», nuance Jean-François Steiert, président de la CTSSO. Quant au lobby romand OuestRail, il constate que «ce pénible exercice confirme le retard important pris dans le renouvellement, la mise à niveau et le développement des infrastructures ferroviaires».

L'horaire 2025 est un «horaire de chantiers». Il doit permettre de renforcer la ponctualité d'un réseau qui sera perturbé par les travaux ces dix prochaines années. Cela ne se fera pas sans dégrader l'offre. Globalement, les temps de parcours vont augmenter en Suisse romande, contrairement au reste du pays. Quatre minutes pour Lausanne-Genève, trois minutes entre Lausanne et Berne, deux minutes entre Aigle et Lausanne et huit minutes pour Bienne-Lausanne. La liaison directe Yverdon-Morges-Genève est supprimée.

«Le but est de fiabiliser le système.»



Vincent Ducrot, directeur général des CFF

«Le but est de fiabiliser le système, explique Vincent Ducrot. Pour nos clients, la ponctualité est plus importante que le temps de parcours.» Olivier François, conseiller aux États vaudois et président d'OuestRail, n'est que partiellement d'accord avec cette affirmation: «Il faut de la ponctualité, mais aussi réduire les temps de parcours pour être attractif.»

La base de l'horaire en Suisse romande n'a pas réellement changé depuis Rail 2000. Cette nouvelle version entrera en vigueur le 15 décembre 2024. Elle doit permettre de traverser une

décennie de chantiers avec la promesse d'évoluer au fur et à mesure de la mise en service des nouvelles infrastructures.

● Renens, la porte d'entrée de l'Ouest

La gare de Renens sera desservie par les trains grandes lignes. À commencer par l'InterCity Genève-Saint-Gall. Le Zurich-Bienne-Lausanne fera halte dans l'Ouest lausannois, au détriment de Morges (*lire ci-dessous*), tout comme le Brigue-Genève Aéroport. «Nous ne sommes pas en train de réduire l'importance de la gare de Lausanne, qui ne perd aucune liaison, assure David Fattebert, directeur régional aux CFF. Nous voulons gérer au mieux les flux de clients et épargner Lausanne quand c'est possible.»

Renens est la seule gare de l'arc lémanique qui a été mise à niveau. Elle permet de décharger celle de Lausanne dont la modernisation n'a toujours pas commencé. Les deux gares, qui sont reliées par quatre voies et un saut-de-mouton

le long de la plaine de Malley, constituent le noeud ferroviaire de Lausanne. «Les travaux réalisés à la gare de Renens nous sauvent la mise pour l'horaire 2025», relève Nuria Gorrite.

Dans l'Ouest lausannois, on salue l'arrivée de ces nouvelles correspondances qui étaient attendues depuis longtemps. «C'est une reconnaissance, estime la municipale Tinetta Maestre. La gare de Renens est la porte d'entrée des hautes écoles.» Elle sera totalement opérationnelle en 2026 avec l'arrivée du tram. «On dit toujours que l'agglomération lausannoise se développe à l'ouest, rappelle Nuria Gorrite. Il est normal que l'offre ferroviaire suive.»

● Le Chablais prend le Train des vignes

Le Chablais tire son épingle du jeu avec ce nouvel horaire. Il gagne une liaison avec Berne, sans passer par Lausanne. Il s'agit de prolonger le Train des vignes jusqu'à Palézieux, où il y aura une correspondance pour Berne avec le Ge-

nève-Lucerne. À Vevey, la correspondance se fera avec le Genève-Brigue. Le gain de temps entre Sion et Fribourg sera de cinq minutes par rapport à la situation actuelle.

Deuxième bonne surprise pour le Chablais: les RegioExpress entre Annemasse (F) et Saint-Maurice (VS) passeront à la cadence de deux trains par heure, dans les deux sens. Un sur deux sera même prolongé jusqu'à Martigny (VS). Les villes de l'Est vaudois, Montreux, Villeneuve, Aigle et Bex, bénéficieront ainsi d'un RegioExpress de plus par heure.

● La liaison Yverdon-Morges-Genève «supprimée mais pas enterrée»

La grosse casse a lieu sur la ligne du pied du Jura. Le train direct entre Bienne et Genève via Morges sera supprimé. Ses usagers devront changer à Renens. «Nous sommes désolés, mais pour l'instant nous ne savons plus comment produire cette offre, indique David Fattebert. Cette liaison est supprimée, mais pas enterrée. Nous espérons pouvoir la réintégrer dans quelques années.»

Au lieu d'un train direct par heure entre Neuchâtel et Genève, il y en aura deux avec un changement à Renens. Cela se traduit par une forte augmentation du temps de parcours. Notamment pour les usagers de la gare de Morges.

La nouvelle est accueillie franchement le long de la ligne du pied du Jura. «Nous prenons acte, réagit Brenda Tuosto, municipale à Yverdon. Nous nous laissons le temps de digérer cette décision surprenante.»

Berne s'éloigne encore

● Lausanne-Berne est la principale ligne qui relie la Suisse romande à la Suisse alémanique. Le temps de parcours devait passer sous la barre de l'heure. Une promesse qui a bientôt quarante ans. Vendredi, les CFF ont annoncé trois minutes de plus. Il faudra compter au minimum soixante-neuf minutes pour relier les deux villes en train.

Pour gagner du temps, les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT) avaient mis sur le système WAKO, qui devait permettre aux nouvelles rames Bombardier de passer les courbes à plus grande vitesse. Mais cela ne fonctionne pas. Le système a été abandonné abruptement. Désormais, l'OFT planche sur une nouvelle ligne. Mais ce n'est pas pour demain. Elle se fera par

étapes. Les premiers morceaux de ce nouveau tracé devraient figurer dans le message 2026 du Conseil fédéral. Leur réalisation se fera après 2035. Cette nouvelle ligne, si elle voit le jour, sera plus rectiligne que l'actuelle et partiellement enterrée. Elle pourrait faire gagner dix-huit à vingt minutes entre Lausanne et Berne, pour un coût total de 14 milliards de francs.