

Communiqué de presse, le 05.05.2023

Refonte de l'horaire CFF en Suisse occidentale dès 2025

Les CFF et la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) se sont accordés sur une refonte de l'horaire CFF dès 2025 en Suisse romande. Dans un contexte d'augmentation des chantiers due à l'âge des infrastructures significativement plus important qu'en moyenne nationale, le nouvel horaire vise à renforcer la ponctualité et à permettre la réalisation des nombreux travaux de renouvellement de l'infrastructure. En parallèle, il facilitera les chantiers de développement visant à introduire le plus rapidement possible de nouvelles offres pour les clientes et les clients. Grâce à un système ferroviaire fort, les objectifs de politique climatique de la Confédération pourront être atteints. Le nouvel horaire entrera en vigueur le 15 décembre 2024. Il est prévu de rallonger certains temps de parcours, de faire de Renens une gare de correspondances entre des trains grandes lignes, de prolonger systématiquement les trains RegioExpress de l'Arc lémanique jusqu'en Valais, d'introduire une nouvelle liaison Palézieux – Vevey et, de manière progressive, la cadence régionale à la demi-heure sur la ligne du Pied-du-Jura entre Bienne, Neuchâtel et Yverdon. Les trains IC5 auront tous leur terminus à Lausanne, avec un changement à Renens pour les clients de/pour Genève.

En Suisse occidentale, la base de l'horaire CFF n'a pas changé depuis Rail 2000. Outre l'augmentation du nombre des voyageurs, impliquant des temps d'embarquement et de débarquement plus longs, de nombreuses améliorations d'offre sont venues s'y greffer année après année avec la création des RER, sans que les investissements aient suivi. Par conséquent, aujourd'hui, l'horaire ne dispose plus de suffisamment de réserves dans les temps de parcours pour assurer d'une part une ponctualité satisfaisante des trains et d'autre part le besoin accru dans le renouvellement des infrastructures. En 2022, comme les années précédentes, les valeurs de ponctualité sur le réseau CFF ont été plus basses en Suisse occidentale (89,4%) que la moyenne suisse (92,5%). Conséquences : une qualité d'offre inférieure et des ruptures de correspondances plus fréquentes en Suisse occidentale.

En outre, ces dernières années, du retard a été pris dans le renouvellement du réseau, notamment sur les lignes à fort trafic, faute d'intervalles suffisants. D'ici 2030, il est désormais prévu d'investir environ six milliards de francs dans le réseau de Suisse romande et environ 1.7 milliards de francs pour le nœud de Berne (périmètre entre Flamatt et Thoune). Ce volume d'investissements permettra, en plus d'entretenir le réseau, de le développer et de moderniser les gares et donc d'augmenter l'attractivité des transports publics. Pour les années à venir et d'ici la mise en place progressive des infrastructures ferroviaires nécessaires au réseau futur, seul un accroissement des réserves dans les temps de parcours permettra au réseau d'absorber ce volume de chantiers tout en garantissant le fonctionnement de la chaîne de transport. Les partenaires du projet, CFF et cantons rassemblés sous l'égide de la CTSSO, ont élaboré ensemble un horaire qui tient compte de ces impératifs. Pour la CTSSO, les coûts supplémentaires liés à cet horaire de chantier devront être pris en charge en fonction du principe de causalité et non pas répercutés sur les cantons.

Temps de parcours prolongés

L'ensemble des relations grandes lignes voient leur temps de parcours rallongé de quelques minutes pendant toute la durée de cet horaire de chantier, pour les dix prochaines années au moins, sous réserve d'améliorations ponctuelles. Par exemple, Lausanne–Genève: +4 minutes sur la relation la plus rapide, mais avec arrêt à Renens; Lausanne–Sion: +2 minutes; Lausanne–Berne: +3 minutes sur la relation la plus rapide; Lausanne–Bienne: +8 minutes, mais avec arrêt à Renens. Ce nouvel horaire introduit également un rallongement des temps de parcours entre Viège et Berne lié aux nombreux chantiers sur ce tronçon (+2 minutes). Aux yeux de la CTSO, ces prolongations, et tout particulièrement celle liée au renoncement aux technologies de compensation du roulis (WAKO), seront à compenser par de nouvelles infrastructures qui permettront d'atteindre d'ici 2035-2040 les objectifs fixés pour un horaire stable et efficace en Suisse occidentale.

La gare de Renens desservie par les trains grandes lignes

L'une des grandes nouveautés du nouvel horaire 2025 est l'utilisation de Renens comme point d'arrêt supplémentaire pour la plupart des trains grandes lignes. Cela permettra à quelque 4'000 clients quotidiens à destination de l'Ouest lausannois de descendre directement à Renens plutôt que de transiter par la gare de Lausanne. Les trains IC5 (Rorschach/Zurich–Bienne–Lausanne), IC1 (St-Gall/Zurich–Genève–Aéroport) et certains IR90 (Brigue–Genève–Aéroport) s'y arrêteront désormais. Le trajet Genève–Renens deviendra ainsi 8 minutes plus court. En revanche, suite à cet arrêt supplémentaire à Renens, le temps de trajet le plus court entre Genève et Lausanne pour les trains grandes lignes passera de 35 à 39 minutes.

Trains IC5: terminus Lausanne

Les trains IC5 (ligne du Pied du Jura) auront tous Lausanne comme terminus, chaque demi-heure. Ces trains IC5 feront désormais arrêt à Renens, où les clients voyageant d'Yverdon-les-Bains, Neuchâtel ou Bienne à Genève changeront de train. Aujourd'hui, les clients voyageant entre Neuchâtel et Genève disposent chaque heure d'une liaison sans changement en 1h09 et d'une autre, avec un changement à Lausanne, en 1h36. Dans l'horaire 2025, ces mêmes clients disposeront de deux liaisons par heure avec changement à Renens, en 1h17. Cette cadence 30 minutes que ce soit pour Lausanne ou Genève sera également à disposition des voyageurs à destination ou provenance, par exemple, de Bienne et Delémont. A Lausanne, la correspondance entre les trains IC5 (ligne du Pied du Jura) et la Riviera ou le Bas-Valais est maintenue chaque demi-heure, mais avec les trains RegioExpress et non plus avec les trains IR90 comme c'est le cas actuellement.

Ce remaniement des liaisons IC5 a été privilégié suite à différentes études qui ont montré l'impossibilité de faire circuler ces trains de façon systématique dans de bonnes conditions, en particulier sur l'axe Lausanne-Genève, très sollicité par les trafics grandes lignes, régional et marchandises, et jusque dans le nœud de Genève. Cette gare est appelée à être en travaux pendant de nombreuses années. Des exceptions sont cependant prévues aux heures de pointe du matin et du soir, avec la circulation de trois trains directs entre Neuchâtel et Genève–Aéroport (le matin en direction de Genève–Aéroport et le soir en direction de Neuchâtel).

Au gré de l'ouverture du tunnel de Gléresse et de l'arrivée du nouveau matériel roulant, la cadence à la demi-heure du trafic régional entre Bienne, Neuchâtel et Yverdon sera progressivement mise en œuvre.

Liaison Palézieux – Vevey et trains Regioexpress jusqu'à Martigny

En outre, une nouvelle liaison sera mise en place entre Palézieux et Vevey, via la ligne entre Vevey et Puidoux. La correspondance sera possible à Palézieux avec les trains IR15 (Lucerne–Genève-Aéroport) et à Vevey avec les trains IR90 (Genève-Aéroport–Brigue). Le gain en temps de parcours sera de 10 minutes entre Fribourg et Vevey et de 5 minutes entre Fribourg et Sion par rapport à la situation actuelle.

Les trains RegioExpress, qui circulent actuellement une fois par heure d'Annemasse à St-Maurice, seront doublés à la cadence de deux trains par heure et par sens. Ils seront prolongés une fois par heure jusqu'à Martigny, qui bénéficiera ainsi de trois trains grandes lignes par heure (au lieu de deux actuellement). Grâce à une nouvelle politique d'arrêt des RegioExpress entre Annemasse et Genève, il est également prévu de renforcer les capacités du Léman Express tout en permettant de mieux relier le territoire genevois à l'Arc lémanique et le Valais. De plus, les gares de Montreux, Villeneuve, Aigle et Bex et St-Maurice bénéficieront également d'un train RegioExpress de plus par heure.

Le plus grand changement d'horaire en Suisse occidentale depuis Rail 2000

L'horaire 2025 impliquera des changements d'habitudes de mobilité ; il représentera le plus grand changement d'horaire en Suisse occidentale depuis Rail 2000. Conscients de la péjoration de l'offre sur certaines relations pour une partie des voyageurs, les partenaires du projet sont confiants d'avoir trouvé une solution qui permette non seulement d'assurer une meilleure ponctualité et de réaliser les chantiers dans de meilleures conditions, mais aussi de conserver, ou de développer des possibilités de déplacement attractives pour la clientèle.

Cependant, l'horaire 2025 n'empêchera pas des modifications ponctuelles d'horaires liées à des travaux d'ampleur impliquant des interruptions de tronçons, comme par exemple la substitution des trains par des bus prévue entre Fribourg et Berne durant huit semaines pendant les vacances d'été 2025.

L'ensemble de la planification du trafic régional, les correspondances trains-trains régionaux-bus sont en cours d'analyse par les partenaires concernés, services de la mobilité cantonaux, CFF et entreprises de transport régionales. Ces travaux dureront jusqu'à la fin de l'année 2023. En outre, le financement des conséquences sur l'offre régionale doit également être discuté entre les co-commanditaires du trafic régional, à savoir la Confédération et les cantons.

Cet horaire se veut transitoire et évolutif. Les partenaires continueront à travailler en bonne coordination jusqu'au changement d'horaire de décembre 2024. Ils apporteront, dans le cadre d'un processus continu, de nouvelles modifications de l'horaire, dès que cela sera rendu possible avec, par exemple, la mise en service de nouvelles infrastructures ou de nouveaux trains. Les capacités offertes sur les trains pour accompagner la demande croissante feront également l'objet d'une vigilance toute particulière.

Horaire 2024 : en vigueur dès le 10 décembre 2023

Contrairement à l'horaire 2025, l'horaire 2024 n'apporte pas de grands changements pour la clientèle en Suisse occidentale. Dès le 10 décembre 2023, l'horaire actuel reste valable, à quelques exceptions près.

Par exemple, deux liaisons directes supplémentaires circulent les jours de week-ends entre Genève et Coire, dans les Grisons.

Les CFF exploitent un réseau très densément utilisé, et des travaux d'entretien sont indispensables. En 2024, les nombreux chantiers en Suisse et à l'étranger rallongeront certains temps de trajet ou entraîneront des changements de correspondances, en particulier en trafic international. Ainsi, pour les trains de nuit, certaines heures de départ seront avancées et certains itinéraires modifiés. Les horaires exacts seront intégrés dans l'horaire en ligne et dans les systèmes de réservation.

En Italie, le « corridor de quatre mètres » sera construit dans les années à venir entre Domodossola et Milan, ce qui profitera au transport de marchandises à travers les Alpes. Toutefois, cela entraînera une réduction de l'offre sur l'axe du Simplon pendant plusieurs années. Ainsi, toute l'année 2024, du lundi au vendredi, un train sera supprimé dans les deux sens entre Genève et Milan et entre Bâle/Berne et Milan. Six trains par direction et par jour continueront de circuler les jours ouvrables et l'offre restera inchangée le week-end. Enfin, en raison de travaux au nord de Dijon, une réduction des circulations TGV entre Zurich, Lausanne et Paris est prévue du lundi au vendredi, d'août à décembre 2024.

Le 24 mai 2023, l'Office fédéral des transports (OFT) lance la mise en consultation du projet d'horaire 2024 sur www.tp-info.ch. Toute demande ou remarque concernant ce projet d'horaire 2024 peut être transmise d'ici au 11 juin 2023. Les prises de position doivent être adressées à l'aide du formulaire disponible en ligne auprès des services cantonaux chargés des transports publics. Ces derniers se chargent d'examiner les requêtes et, le cas échéant, en tiennent compte ou les intègrent à la planification des horaires des années suivantes.

Personnes de contact :

Horaire 2025:

- Jean-François Steiert, Président CTSO, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement du Canton de Fribourg (079 204 13 30)
- David Eray, Vice-Président de la CTSO, Ministre de l'Environnement du Canton du Jura (032 420 53 02)
- Christian Aebi, Chef de l'Office des transports publics et de la coordination des transports du Canton de Berne (031 633 37 19)
- Nuria Gorrite, Cheffe du Département de la Culture, des Infrastructures et des Ressources Humaines du Canton de Vaud (021 316 70 01)
- Franz Ruppen, Chef du Département de la Mobilité, du territoire et de l'environnement du Canton du Valais (027 606 33 00)
- Laurent Favre, Chef du Département du développement territorial et de l'environnement du Canton de Neuchâtel (079 347 16 46)
- Serge Dal Busco, Chef du Département des Infrastructures du Canton de Genève (via Karen Troll 076 491 42 29)

Horaires 2024 et 2025:

- Service de presse CFF, tél. 051 220 43 43, presse@cff.ch