

COMMUNIQUÉ

Horaire 2025 : La Suisse paie cher l'absence d'un concept d'horaire à long terme

Suisse / Schweiz / Svizzera, 5 mai 2023. **Désormais, c'est officiel : un des plus grand acquis de Rail 2000, la liaison directe et rapide Bienne – Neuchâtel – Genève, tombe faute de ligne nouvelle ; SwissRailvolution a déjà mis en garde à plusieurs reprises que les acquis de Rail 2000 était mis en danger par la stratégie courte distance misant uniquement le réseau existant. Et pourtant, malgré son succès phénoménal, un concept comme Rail 2000 n'a jamais été relancé. La Confédération doit au plus vite publier un horaire ambitieux Rail 2050 tenant compte de la Motion « Croix fédérale » approuvée par le Parlement.**

Ne pas disposer de lignes nouvelles rapides et longue distance réduit le potentiel RER, et isole la Suisse

Trois facteurs à long terme ont conduit à cette débâcle : premièrement, la volonté fédérale de ne plus développer les longues distances ferroviaires pour des raisons « environnementales », poussant la population à faire 70 % des voyages avec nuitée compris entre 100km et 1'500km en voiture ou en avion. Le résultat est une augmentation insuffisante de la demande pour les transports publics, des rentrées financières insuffisantes pour les compagnies de transport et des prix des billets à niveau élevé depuis 10 ans. Puis, deuxièmement, l'utilisation maximale du réseau ferré, qui ne laisse pas de place pour l'entretenir ou le développer, en particulier là où manquent des lignes nouvelles redondantes. Enfin, troisièmement, la mise en concurrence des projets d'infrastructure RER ou de trains régionaux entre les cantons, qui, sans une colonne vertébrale nationale et européenne, est incompatible avec l'horloge ferroviaire cadencée.

Un avenir inquiétant pour le chemin de fer, l'attractivité économique et le tournant énergétique de la Suisse

La mise en concurrence des projets RER de Bâle (« Herzstück »), de Lucerne (gare traversante) ou encore dans l'arc lémanique et le RER de Zurich pourrait à l'avenir conduire à d'autres phénomènes de

détérioration de l'horaire si une vision d'un horaire ambitieux pour les grandes lignes nationales et européennes n'est pas rapidement trouvé pour l'horizon 2050. En effet, comment construire un RER si on ne sait toujours pas comment dimensionner les gares ? Les trains nationaux et internationaux devront se croiser et assurer des correspondances, mais leur concept de fonctionnement est inconnu. La menace la plus proche est la rupture de la liaison directe Zurich – Genève via Berne, Fribourg et Lausanne. SwissRailvolution espère que cette menace ne se concrétisera jamais.

2050 se décide aujourd'hui

Lors de la conférence de presse qui a eu lieu aujourd'hui, la CTSO (Conférence des directrices et directeurs cantonaux des transports de Suisse occidentale) a annoncé une réunion lundi prochain avec Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti. SwissRailvolution espère que la Confédération entreprendra un changement de stratégie et priorisera la définition d'un horaire 2050, suisse, européen et ambitieux, comprenant la création de lignes nouvelles nord-sud et est-ouest, de frontière à frontière. Entre autre, des lignes nouvelles Berne – Genève, Lugano – Chiasso, Winterthour – Saint-Gall, Zurich – Olten et Zurich – Roggwil sont en jeu, autant pour les voyageurs que pour les marchandises. Le rail consomme peu de terrain, produit peu de nuisances, consomme très peu d'énergie, est économique et ralenti le mitage du territoire. Des lignes nouvelles sont également l'unique moyen d'offrir aux RER et trains régionaux une utilisation optimale des capacités sur le réseau existant, sans le perturber démesurément avec des chantiers sans fin. Un premier jalon a été posé grâce à la Motion de la « Croix fédérale » de la commission des transports et du conseiller national tessinois Marco Romano, Motion acceptée par les deux chambres à une très large majorité l'hiver dernier.

Informations:

TEL (DE, FR) 079 584 60 89

Tobias Imobersteg, Secrétaire général SwissRailvolution

SwissRailvolution – association pour la conception et l'aménagement du chemin de fer suisse de demain (association à but non lucratif selon les articles 60 et suivants du Code civil suisse)

Seule une vision à long terme – intégrant tous les investissements déjà décidés – permettra un renouveau du réseau ferroviaire suisse, incluant un fort ancrage dans l'Europe. L'ossature de ce nouveau réseau repose sur la Croix fédérale de la mobilité, postulant deux axes majeurs est-ouest et nord-sud, de frontière à frontière.

