

Les CFF ralentissent pour améliorer le réseau

MOBILITÉ Le nouvel horaire 2025 supprime la liaison directe Genève-Zurich via Neuchâtel. L'Arc jurassien n'aura plus d'accès direct à l'aéroport de Cointrin. Des allongements de temps de parcours doivent permettre de mener des travaux en Suisse romande

DAVID HAEBERLI, BERNE

[@David_Haeberli](#)

Il est présenté comme un compromis afin que de nécessaires travaux soient menés sur le réseau romand. L'horaire CFF 2025 renforcera à terme la ponctualité, ont dit ce vendredi devant la presse Vincent Ducrot, patron des CFF, et Jean-François Steiert, conseiller d'Etat fribourgeois et président de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO). En ce sens, «c'est le moins mauvais horaire possible qui a été retenu», ont-ils assuré.

En attendant, cet horaire aura de fâcheuses conséquences, principalement pour l'Arc jurassien et pour Genève. Cette refonte implique en effet des allongements de temps de parcours. Dès décembre 2024, depuis Genève, un voyageur perdra quatre minutes pour rejoindre Lausanne, six minutes pour Berne, sept minutes pour Fribourg, huit minutes pour Neuchâtel, dix minutes pour Bâle et pour Zurich. Ce n'est pas tout. La liaison Zurich-Genève via Neuchâtel par la ligne du Pied du Jura (train IC5) est supprimée. Son terminus sera désormais à Lausanne et les voyageurs

pour ou de Genève devront changer à Renens. L'Arc jurassien se retrouve privé d'accès direct à l'aéroport de Cointrin.

Première version refusée

«Nous devons vivre avec ce compromis mais c'est sans enthousiasme pour le Conseil d'Etat», réagit Laurent Favre, conseiller d'Etat PLR chargé de la mobilité. Le ministre rappelle que la première mouture de l'horaire avait été refusée par les cantons et que cette seconde version, si elle «reste problématique pour l'Arc jurassien», comporte également des «compensations intéressantes», dont la cadence à la demi-heure pour Renens (avec correspondance pour Genève) et Lausanne. Laurent Favre souligne par ailleurs la concrétisation de la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds pour 2035. «Nous sommes solidaires des autres cantons, car les améliorations qui seront apportées au réseau ferroviaire romand engendreront à terme une plus grande attractivité, au bénéfice de tous les cantons.»

Ce nouvel horaire prévoit en effet des améliorations: les trains RegioExpress de l'Arc lémanique seront prolongés jusqu'en Valais, une nouvelle liaison Palézieux-Vevy est créée, ainsi que la cadence régionale à la demi-heure sur la ligne du Pied du Jura entre Bienne, Neuchâtel et Yverdon-les-Bains.

Ces points font dire à Olivier Français, conseiller aux Etats PLR vaudois et membre de la commission des transports, que l'on peut voir «le verre à moi-

tié vide comme à moitié plein» dans ces annonces. «Les allongements de durée de parcours sont l'inverse des promesses faites avec Rail 2000. On subit le manque d'investissements intervenu jusque dans les années 2015», admet celui qui est également président de OuestRail, association qui a pour objectif de promouvoir le développement du rail en Suisse occidentale. «Une solution a été trouvée, reprend-il, mais il faut rester vigilant. Les élus fédéraux doivent garantir la poursuite des investissements.»

La conseillère nationale verte genevoise Isabelle Pasquier-Eichenberger montre moins de compréhension pour la situation. Pour elle, cette «détérioration nette de l'offre tombe au plus mauvais moment». «La conseillère fédérale Karin Keller-Sutter vise une diminution du fonds destiné au rail, rappelle-t-elle. L'alliance SwissPass a annoncé une hausse des tarifs. Les travaux de la gare de Lausanne ont des années de retard. C'est une succession de mauvaises nouvelles au moment où l'on veut encourager les citoyens à prendre les transports en commun. Nous attendons une réaction politique, notamment d'Albert Rösti, nouveau ministre des transports. Nous voulons des engagements afin que la situation s'améliore dès 2035.»

Ce nouvel horaire aura en effet une durée de vie estimée à dix ans minimum. Vincent Ducrot l'a présenté comme «transitoire et évolutif». Comprendre que si les travaux vont plus vite que prévu, des améliorations pourraient être apportées. ■