

Dix ans de chantier

Les CFF soulagent un peu les villes du pied du Jura

L'horaire 2025, de chantier, sera moins rapide, mais plus fédérateur. Si plus de liaisons directes sont maintenues entre Neuchâtel et Genève, des problèmes demeurent.

Florent Quiquerez Fribourg

Cette fois, personne n'a caché la poussière sous le tapis. Au contraire. Que ce soit du côté des CFF ou des représentants des cantons, tous ont rappelé que le nouvel horaire avait des points noirs, mais que des efforts ont été faits pour limiter leur impact. Une liaison était sur toutes les lèvres: la ligne du pied du Jura.

Ce mardi, à Fribourg, Vincent Ducrot, patron des CFF, David Fattebert, directeur romand, Jean-François Steiert, président de la CTSO (Conférence des transports de la Suisse occidentale), ainsi que les conseillers d'État vaudois Nuria Gorrite et neuchâtelois Laurent Favre ont fait face aux médias pour répéter un exercice déjà effectué un an auparavant.

«Moins rapide, mais plus stable»

L'objectif? Expliquer pourquoi les temps de parcours allaient s'allonger pour beaucoup de voyageurs dès le 15 décembre. L'horaire 2025 sera en effet un horaire de chantier, «moins rapide, mais plus stable». Il s'agit de rattraper le retard pris par la Suisse romande dans l'entretien du rail. Or, les travaux sur les voies obligent les trains à ralentir. Il faudra s'y faire, cela devrait durer une dizaine d'années.

Le directeur général des CFF, Vincent Ducrot, parle de «très grosse modification». Il s'agit carrément du plus grand changement d'horaire depuis vingt-cinq ans. «La solution que nous présentons est le fruit d'un travail de longue haleine, explique Jean-François Steiert. C'est la meilleure solution possible compte tenu de la situation.»

La fronde des villes

Mais ce qui retient l'attention, c'est la place accordée à la ligne du pied du Jura. À peine effleurée, il y a un an, elle a été au centre de plusieurs des discours ce mardi. La disparition de la liaison directe entre Bâle et Genève par Bienne, Neuchâtel et Yverdon avait à l'époque engendré une large fronde des villes. Elle n'a pas été vain. Des améliorations ont été apportées.

Le nombre de liaisons directes assurées en semaine passe ainsi de quatre à six aux heures de pointe. Le matin, quatre trains relient Neuchâtel à Genève, avec des arrêts à Yverdon, Morges, Gland et Nyon. Deux autres seront au départ de Genève vers Neuchâtel. Idem le soir, mais dans le sens inverse.

Les CFF annoncent aussi que deux trains directs par sens et par jour seront proposés durant le week-end. Il s'agit d'un test qui - s'il est concluant au bout d'un an - pourrait déboucher sur une offre pérenne.

Correspondance systématique pour Genève

Ces améliorations s'ajoutent au fait que les trains circuleront dé-



Face à la presse

De gauche à droite: les conseillers d'État Nuria Gorrite (VD), Laurent Favre (NE) et Jean-François Steiert (FR), par ailleurs président de la CTSO; ainsi que Vincent Ducrot, CEO des CFF, et David Fattebert, directeur romand. KEYSTONE

«C'est la meilleure solution possible compte tenu de la situation.»

Jean-François Steiert, conseiller d'État (FR) et président de la Conférence des transports de la Suisse occidentale

sormais chaque demi-heure entre Zurich, le pied du Jura et Lausanne. Avec le nouvel arrêt à Renens, cela offre une correspondance systématique pour Genève. «Aux heures de pointe, il y aura donc trois relations entre Neuchâtel et Genève. Une directe mais un peu plus longue et deux plus rapides, mais avec un changement», résume David Fattebert.

On ne pourra toutefois pas changer de train sur le même quai à Renens, les aiguillages ne le per-

mettant pas. «Ces travaux d'ampleur nécessitent de passer par un financement fédéral», précise David Fattebert. Au plus tôt, le quai à quai pourrait intervenir en 2029. D'ici là, les CFF s'engagent à le tester de manière ponctuelle, «pour autant que la situation du réseau la rende possible», souligne l'ex-régie fédérale.

«Dialogue constructif»

Pour l'Alliance des villes, le verre est à moitié plein. «Il faut saluer le

dialogue constructif qu'on a eu avec les cantons et les CFF», réagit la conseillère nationale Brenda Tuosto (PS/VD), qui, comme membre de l'Exécutif d'Yverdon-les-Bains, a pris la tête de la fronde. «Ils ont reconnu l'importance que revêt la ligne du pied du Jura.»

Elle regrette toutefois l'absence de quai à quai à Renens et exprime des doutes sur les promesses de conserver six liaisons directes par jour dans chaque

sens. «Nous attendons de l'Office fédéral des transports qu'il les confirme officiellement.» Et de rappeler que cette liaison directe - même si elle est améliorée par rapport à la dernière mouture - laisse tout de même les habitants de Bienne, Granges, Olten, Soleure et Aarau sur le carreau, puisqu'elle ne relie que Neuchâtel à Genève.

Quant à la promesse d'Albert Rösti, le 2 mai dernier, de réintroduire la ligne directe entre Bâle et Genève via Delémont, Neuchâtel et Yverdon-les-Bains, l'Alliance des villes va suivre le dossier de très près. «Beaucoup de travaux sont nécessaires pour y parvenir et ils ne font pas encore partie des crédits approuvés par le parlement. La volonté politique devra suivre», pointe du doigt Brenda Tuosto.

15% de trains en plus

Ces doutes, Nuria Gorrite les avait anticipés plus tôt dans la journée, quand elle parlait de cet «horaire de crise» comme d'un «exercice délicat». «Nous comprenons les régions touchées. Nous avons cherché des améliorations, mais nous sommes conscients qu'une petite minorité va subir des inconvénients.» Et de promettre que les liaisons et haltes supprimées seront remises sur pied le plus vite possible.

Pour David Fattebert, les discussions autour de la ligne du pied du Jura ont caché le reste. «Il ne faut pas oublier qu'avec cet horaire 2025 différents axes ont été améliorés et qu'il y aura 15% de trains en plus en Suisse romande.»

Avec le nouvel horaire, qui y gagne, qui y perd?

● Le canton de Vaud abrite le principal nœud ferroviaire de Suisse romande avec la gare de Lausanne, dont le chantier de la plateforme ferroviaire n'a toujours pas débuté. «Le véritable enjeu de cet horaire 2025, c'est la mise à niveau et la modernisation de nos infrastructures romandes le plus rapidement possible», a résumé Nuria Gorrite devant la presse mardi matin. La mise en service complète de la gare de Lausanne est prévue, au mieux, pour 2037. La conseillère d'État vaudoise observe que ce nouvel horaire apporte de «nombreuses améliorations en termes d'augmentations globales de la capacité et aussi de l'offre» pour son canton. Mais qu'il y a également «des péjorations pour un certain nombre de gens». La gare de Lausanne étant ce

qu'elle est, celle de Renens gagne en importance dans le nouvel horaire. Si la liaison directe entre Yverdon et Genève a du plomb dans l'aile, la ville thermale gagne en revanche la cadence à la demi-heure avec Lausanne et Renens. Le train entre Brigue et Genève s'arrêtera également dans l'Ouest lausannois. Par contre, le temps de parcours le plus court entre Lausanne et Genève passe de 36 à 39 minutes. Toujours sur l'arc lémanique, la liaison entre Annemasse et le Chablais se prolongera jusqu'à Martigny une fois par heure. Les gares de Montreux, Villeneuve, Aigle, Bex et Saint-Maurice vont gagner un RegioExpress par heure. Cette nouvelle offre, cumulée aux InterRegio, devrait permettre la cadence au quart d'heure «quasi parfaite» entre Aigle et Genève.

La liaison entre Berne et Lausanne est un peu passée sous silence dans toute cette communication. Seule Nuria Gorrite a rappelé que la diminution du temps de parcours entre les deux villes était une promesse de la Confédération vieille de 40 ans. Avec le nouvel horaire, le trajet passera de 66 minutes à 69 minutes. Et cela devrait durer dans le temps puisque rien de très concret n'est planifié pour rapprocher Lausanne de Berne. Pour le trafic régional, la ligne entre Bienne et Neuchâtel sera prolongée jusqu'à Yverdon, une fois par heure. Deux trains par heure relieront Payerne à Lausanne et la «ligne des vignes», entre Palézieux et Vevey, va être mise à contribution pour permettre une connexion par heure entre le Chablais et Fribourg, moyennant deux changements de

train. «Pour rendre possible cette nouvelle offre, les haltes de Vevey-Funi et Corseaux-Cornalles sont désormais desservies par bus et non plus par train», précisent les CFF. «Les cantons sont amenés à compenser la perte d'une desserte par la mise en place d'un service de bus et ce n'est pas gratuit», relève Jean-François Steiert, le président de la Conférence intercantonale des transports de Suisse occidentale (CTSO). Qui dit nouvel horaire CFF, dit adaptation de l'horaire pour les compagnies de transport régional afin d'assurer les correspondances. Un travail «colossal», note Nuria Gorrite: «Pour le seul canton de Vaud, ce ne sont pas moins de 30 lignes de train et 120 lignes de bus concernées.»

Renaud Bournoud