

Horaire des CFF: des embellies au milieu de détériorations

MOBILITÉ Les Chemins de fer fédéraux ont travaillé avec les cantons pour améliorer les horaires des trains et ne plus préteriter la Suisse romande dès le 15 décembre 2024. L'Arc lémanique s'ouvre vers le nord et l'est du pays

DAVID HAEBERLI, BERNE
X @David_Haeblerli

C'est le plus grand changement d'horaire depuis le lancement de Rail 2000. Les CFF et la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) ont présenté leur projet d'horaire 2025 hier à Fribourg. On en connaît les contours depuis plusieurs mois: afin d'arriver, à terme, à une situation qui permettra plus de ponctualité, cet horaire va ouvrir une phase de travaux qui va tout d'abord détériorer la desserte. Cette période durera une dizaine d'années. L'horaire entrera en vigueur le 15 décembre 2024.

«Avec des retards beaucoup plus importants qu'ailleurs en Suisse. La Suisse occidentale est en moins bonne position que d'autres régions. L'horaire 2025 est la meilleure solution possible pour améliorer la situation à moyen terme. Dans l'ensemble, l'ho-

raire marque un progrès.» C'est ainsi que Jean-François Steiert, conseiller d'Etat fribourgeois et président de la CTSO, a présenté ces nouveautés. Dans un premier temps, les cantons romands s'étaient ligués pour dire leur opposition. Après un «travail de longue haleine», des améliorations ont permis d'arriver à ce que le conseiller d'Etat appelle un «horaire de chantier» afin d'optimiser la ponctualité et la fiabilité des liaisons.

Trains plus lents

La révélation des plans des CFF avait provoqué la grogne des cantons romands, les nécessaires travaux d'entretien des voies rendant certains trajets plus lents: 4 minutes en plus entre Neuchâtel et Lausanne, par exemple. Idem entre Lausanne et Genève. On savait également que les passagers qui habitent au pied du Jura perdront des liaisons directes vers l'aéroport de Cointrin. Le changement de train se fera à Renens.

En réalité, ce nouvel horaire apporte également des améliorations. «On fera circuler 15% de trains en plus en Suisse romande», souligne Vincent Ducrot, patron des CFF. Par un double mouvement, l'Arc lémanique va bénéficier de plus d'ouverture sur le reste de la Suisse. Le Chablais sera ainsi relié directement à Genève tous les quarts d'heure. Une offre supplémentaire bienvenue notamment pour celles et ceux qui travaillent à Lausanne. Sur cette ligne, la desserte de Bex est améliorée, avec deux directs par heure. Martigny et Saint-Maurice gagnent une liaison par heure.

Davantage de Léman Express

Une nouvelle liaison Palézieux-Vevay va également permettre de récupérer des passagers venant du Plateau pour les amener dans la région lémanique. «Ce petit raccourci va engendrer une demande de loisirs», s'est réjoui David Fattebert, directeur des CFF pour la Suisse romande.

Dans l'autre sens, le Léman Express, ce RER qui relie la France voisine au Grand Genève, connaît un grand suc-

ès. Il compte 80 000 passagers par jour alors que les projections étaient de 50 000 clients. Le nouvel horaire fera passer la fréquence de quatre à six trains par heure. Entre Genève et Lausanne, la cadence passera donc au quart d'heure, «ce qui déchargera les trains sur ce parcours et permettra d'augmenter le confort des passagers», selon David Fattebert.

Une des nouveautés est notamment la desserte de la gare de Renens par des trains de grandes lignes (Genève-Berne-Saint-Gall et Lausanne-Bienne-Zurich): les passagers changeront à Renens et non à Lausanne. Cet arrêt permettra une nouvelle liaison directe toutes les trente minutes en direction de Genève. Renens devient ainsi un carrefour ferroviaire d'importance en Suisse.

La création d'un direct une fois par heure qui reliera Bienne, Neuchâtel et Yverdon «va ouvrir le littoral neuchâtelois sur l'Arc lémanique», a lancé David Fattebert. Dans la Broye, la liaison directe Payerne-Lausanne est assurée une fois par jour aujourd'hui. En 2025, cette fréquence doublera.

«Nous avons travaillé dans le sens des clients», a résumé David Fattebert. Les Conseils d'Etat de Vaud et Neuchâtel, représentés par Nuria Gorrite et Laurent Favre, ont salué les efforts des CFF. «Les cantons seront attentifs pour que l'horaire 2025 soit évolutif et agile», a précisé Nuria Gorrite. La ministre vaudoise des Infrastructures a souligné le «travail colossal» que ce nouvel horaire a demandé afin de mettre les autres moyens de transport dans la bonne correspondance. Pour son canton, ce sont 30 lignes de train et 120 de bus qui ont été modifiées. Les cantons romands veilleront à ce que les lignes et les haltes supprimées soient réintroduites au plus vite, a-t-elle assuré.

«Ces compensations ne sont pas gratuites, a ajouté Jean-François Steiert. Elles sont financées par l'argent des cantons. Nous allons consolider une vision commune au sein de la CTSO» dans le but de mener un lobbying plus efficace auprès du Conseil fédéral. ■

15%

C'est, en pourcentage, le nombre de trains qui circuleront en plus en Suisse romande, grâce au nouvel horaire en vigueur dès le 15 décembre.

4 minutes

Entre Neuchâtel et Lausanne, ainsi qu'entre Lausanne et Genève, c'est le rallongement qui sera induit par les nécessaires travaux d'entretien des voies.

Pour l'Arc jurassien, un horaire «en demi-teinte»

TRANSPORT Si elle a obtenu des compensations, la région demeure la grande perdante du chamboulement de l'horaire 2025 des CFF en se voyant privée de sa liaison directe avec Genève et son aéroport. Elle demande des garanties et des améliorations

YAN PAUCHARD
X @yanpauchard

L'Arc jurassien perdra bel et bien sa liaison directe avec Genève et son aéroport, au moins pour les dix prochaines années. Les CFF et la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) ont confirmé en conférence de presse hier que les voyageurs en provenance du pied du Jura devraient, dès le 15 décembre 2024, changer de train à Renens pour rejoindre la Cité de Calvin.

La perspective de cette dégradation de l'offre sur «la colonne vertébrale est-ouest du réseau ferroviaire», reliant les deux des trois plus grandes cités du pays que sont Genève et Bâle, avait provoqué il y a un an une levée de boucliers des cantons et des villes concernés.

Aujourd'hui, les fronts ne sont plus aussi tendus. Après s'être opposé à l'horaire 2024, ainsi qu'à la première mouture de celui de 2025, le canton de Neuchâtel s'est finalement rallié au projet. «Nous aurions très bien vécu avec le statu quo, reconnaît face à la presse Laurent Favre, son conseiller d'Etat chargé du Développement territorial. Mais les compensations et garanties obtenues nous satisfont.» L'élu PLR met en avant les 12 liaisons directes maintenues entre sa ville et Genève X @yanpauchard

Laurent Favre évoque encore l'introduction d'une cadence à la demi-heure sur Renens et son EPFL, ainsi que sur Lausanne. «Sur la ligne, trois quarts des passagers d'Yverdon-Neuchâtel-Bienne rejoignent en effet la capitale vaudoise», remarque le magistrat, qui souligne encore l'amélioration du trafic régional sur le littoral neuchâtelois et le retour d'un direct Lausanne-Bâle prévu en 2026.

«Nous aurions très bien vécu avec le statu quo, mais les compensations et garanties obtenues nous satisfont»

LAURENT FAVRE,
CONSEILLER D'ÉTAT NEUCHÂTELOIS

Il demeure quelques bémols, dont l'impossibilité pour les CFF d'assurer un changement «quai à quai» à Renens avant 2029, ce qui va notamment compliquer le quotidien des pendulaires d'ici là. «Neuchâtel n'aurait pas pu obtenir plus», estime le conseiller d'Etat, qui conclut que son canton ne pouvait légitimement pas continuer à jouer l'opposition alors qu'il a reçu un important soutien pour son projet de ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds.

Le ton est plus nuancé du côté de l'Alliance des villes du pied du Jura. «Des améliorations régionales figurent, mais

cela reste un horaire en demi-teinte, puisque le rétablissement de la ligne du pied du Jura n'est pas garanti avant dix ans au mieux», réagit la municipale de la mobilité yverdonnoise et conseillère nationale Brenda Tuosto.

Si la socialiste se félicite que les CFF et l'OFT (Office fédéral des transports) aient pris «au sérieux leurs revendications», elle attend toujours des garanties sur la question de la durée de parcours de ces liaisons directes avec Genève, ces dernières ayant été gagnées sur des sillons du transport de marchandises habituellement plus lents. L'Alliance regrette enfin que ces trains ne concernent pas les gares après Neuchâtel, soit Bienne, Soleure ou encore Aarau, qui perdent de fait toute connexion directe avec l'aéroport genevois.

Engagement d'Albert Rösti

Dans son communiqué, l'organisation, qui regroupe une trentaine de collectivités, rappelle la volonté affichée, le 2 mai dernier, par le conseiller fédéral Albert Rösti de réintroduire au plus vite la ligne directe entre Bâle et Genève.

«Cela ne doit pas juste être un effet d'annonce, prévient Brenda Tuosto. Nous avons compris que, techniquement, notre région devait voir son offre ferroviaire être dégradée pour que d'autres puissent se développer, mais cela doit rester le plus court possible. De bonnes connexions de transports publics au sein de la Romandie, mais aussi entre celle-ci et la Suisse alémanique, sont essentielles pour la croissance tant démographique qu'économique.» ■