

## Trafic ferroviaire

Les horaires détériorés en Suisse romande devraient perdurer des décennies et même servir de référence pour l'offre des prochaines générations.

# La Suisse romande est «reléguée en 2<sup>e</sup> ligue»

Renaud Bournoud

«L'horaire de chantiers» en Suisse romande et ses trains ralentis devaient être provisoires. Il sera finalement l'horaire de référence pour les décennies à venir, si on en croit les écrits de l'Office fédéral des transports (OFT). Ce n'est pas ce qui a été voté par les Chambres fédérales. Les élus romands expriment leur «incompréhension».

Le 21 mai, les CFF ont présenté l'horaire 2025, qui voit les temps de parcours s'allonger sur à peu près toutes les grandes lignes de ce côté-ci de la Sarine. Cette détérioration est justifiée par les nombreux chantiers prévus sur le réseau romand ces quinze prochaines années. «Un horaire qui sera évolutif en fonction de la mise en service des nouvelles infrastructures», ont alors promis les CFF.

Dix jours plus tard, l'OFT a publié sur son site un document technique sur l'étape d'aménagement ferroviaire 2035. Désormais, on parle «d'étape d'aménagement 2035 consolidé» pour désigner une offre ferroviaire qui interviendra au-delà de 2040, en raison du retard pris dans la réalisation des projets. Dans ce document, l'OFT consacre les nouveaux temps de parcours dégradés jusqu'à la fin de la prochaine décennie. Mais surtout, il annonce que cela «permettra de créer les bases nécessaires en vue d'une étape d'aménagement complète ultérieure».

## «Le contexte a évolué»

Ce qui inquiète la conseillère nationale Brenda Tuosto (PS/VD), membre de la Commission des transports: «Les temps de parcours détériorés, que l'OFT a présentés, servent de base pour le concept d'offre 2035. Quelle est la garantie qu'ils ne soient pas non plus utilisés comme base de référence pour 2050?»

L'office fédéral explique que depuis l'adoption de cette étape 2035 par les Chambres fédérales, le «contexte a évolué». D'une part, les CFF ont décidé de renoncer au système WAKO, qui devait permettre aux trains de passer plus rapidement en courbe et donc de diminuer les temps de parcours, notamment entre Lausanne et Berne. D'autre part, les nouveaux horaires doivent «garantir une exploitation stable et fiable même en cas de trafic beaucoup plus dense».

Cette manière de voir n'est pas au goût des Romands. «Ce projet

«Nous ne resterons pas sur le banc de touche: nous comptons bien nous battre ensemble à Berne.»



**Pierre Maudet**, ministre genevois des Mobilités

«Maintenant il faut prioritairement investir sur l'axe est-ouest, qui va de Genève à Saint-Gall et pas uniquement de Berne à Zurich.»



**Damien Cottier**, président du lobby ferroviaire OvestRail

d'horaire 2035 inflige à la Suisse romande une véritable relégation en 2<sup>e</sup> ligue, avec des temps de parcours rallongés vers le reste du pays, juge Pierre Maudet, chef du parti, juge Pierre Maudet, chef du Département genevois de la santé et des mobilités. Mais nous ne resterons pas sur le banc de touche:

• La conseillère nationale Brenda Tuosto (PS/VD) a déposé une motion intitulée «Développer un concept d'horaire 2050 à l'échelle nationale et internationale». L'idée était d'avoir une vision globale du développement ferroviaire. «Je demandais un concept d'offre 2050 pour les grandes lignes à l'échelon national, tout en prenant en compte le réseau international, explique la Vaudoise. Ce concept doit être réalisé au plus tard pour le message du Conseil fédéral en

## Les temps de parcours des trains

Tronçon	Temps de parcours actuel	Projet d'offre selon l'OFT à l'horizon 2040	Différence
<b>Les grandes lignes du nœud ferroviaire de Lausanne</b>			
Lausanne-Genève	36'	39'	3'
Lausanne-Berne	67'	68'	1'
Lausanne-Viège	92'	96'	4'
Genève-Bienne	88'	95'	7'
<b>Les grandes lignes du nœud ferroviaire de Zurich</b>			
Zurich-Bâle (via Brugg)	73'	70'	-3'
Zurich HB-Winthertour	24'	16'	-8'
Zurich HB-Zurich Aéroport	9'	12'	3'
Zurich Aéroport-Winthertour	13'	10'	-3'
Zurich-Saint-Gall	73'	69'	-4'
Zurich-Lucerne	41'	42'	1'

Graphique: DHL. Source: OFT

nous comptons bien nous battre ensemble à Berne, dans l'intérêt des usagers romands, pour faire corriger ce scénario.»

Son homologue vaudoise, Nuria Gorrite, constate pour sa part que les temps de parcours annoncés par l'OFT à horizon 2040, «sans

concertation politique préalable avec les cantons avant cette publication», constituent une détérioration «sans précédent» du système ferroviaire romand. «S'ils devaient être mis en œuvre, ils remettraient en question l'ensemble des correspondances assurées dans son prin-

pas de garanties quant au renforcement des grandes lignes et se concentre sur le trafic d'agglomération». Maintenant, il s'agirait de s'assurer de la performance des connexions longue distance, puis de la bonne imbrication du réseau grande ligne avec le trafic régional et d'agglomération. Cela ne se fera pas. En tout cas dans l'immédiat. La Commission des transports du National a décidé de classer verticalement cette motion.

«Quelle est la garantie que ces temps de parcours ne soient pas utilisés comme base de référence pour 2050?»



**Brenda Tuosto**, conseillère nationale (PS/VD)

«Ces temps de parcours remettraient en question l'ensemble des correspondances à Lausanne.»



**Nuria Gorrite**, ministre vaudoise des Transports

cipal carrefour du rail, celui de Lausanne», prévient la ministre.

Cette situation affaiblirait considérablement l'attractivité de l'ensemble de la chaîne des transports publics. «Au moment même où la Suisse romande a accepté de faire des sacrifices avec les horaires 2025

pour permettre aux CFF de réaliser les indispensables chantiers de mise à niveau, cette décision est incompréhensible», déplore Nuria Gorrite, qui rappelle que cette vision ne tient pas compte de la volonté du peuple suisse et des Chambres fédérales.

La diminution du temps de parcours entre Berne et Lausanne était déjà un engagement de Rail 2000. Le trajet devait passer sous la barre des soixante minutes. Désormais, il s'approche dangereusement des septante. Ce n'est pas une simple coquetterie, cela devait permettre au nœud ferroviaire de Lausanne d'être aussi efficace que ceux de Zurich et de Lucerne.

«Avec mes autres collègues romands, nous pensons solliciter à brève échéance une rencontre sur ce point avec le conseiller fédéral pour lui faire part de notre position», conclut Nuria Gorrite.

## Zurich mieux loti

Toutes les régions ne sont pas logées à la même enseigne. Certes, l'OFT fait état de détériorations un peu partout en Suisse, mais c'est particulièrement sévère en Suisse romande, alors que le nœud ferroviaire de Zurich a droit à des améliorations. Bâle-Zurich devrait gagner trois minutes, par exemple.

«Les tensions entre les différentes régions ne vont pas s'amenuiser et la problématique de la pénurie de logements va continuer à s'accroître dans les endroits où la densité d'habitants est déjà très importante, réagit Brenda Tuosto. Les possibilités de déplacement en transport public jouent un rôle majeur dans le développement démographique, le poids économique des régions et nos objectifs de neutralité carbone.»

Une répartition plus harmonieuse des efforts sur l'ensemble du territoire est primordiale pour le conseiller national Damien Cottier (PLR/NE), également président d'OvestRail: «On a investi des milliards sur l'axe nord-sud, maintenant il faut prioritairement investir sur l'axe est-ouest, qui va de Genève à Saint-Gall et pas uniquement de Berne à Zurich. Après tout, c'est le long de cette ligne que se trouvent les principaux bassins de population du pays.»

**Lire l'édito en page 4:**  
«Vers un réseau à deux vitesses»