

SBB-Fahrplan 2025 für die Romandie



2 RABDe 500 als IC5 1531 Lausanne–St. Gallen in Twann am 12. 8. 2022. Foto: S. Frei

IC5 1531 Lausanne–St-Gall assuré par 2 RABDe 500. Douanne, le 12. 8. 2022.

■ Stephan Frei, SVEA

Die SBB und die Verkehrskonferenz der Westschweiz (CTSO), das Organ der für den Verkehr zuständigen Regierungsräte der Kantone Genf, Waadt, Wallis, Neuenburg, Jura, Freiburg und Bern, stellten Anfang Mai den Fahrplan für den Fernverkehr (der SBB) in der Westschweiz vor, der ab 2025 etwa 10 bis 15 Jahre lang gelten soll.

Die SBB haben bereits im März 2022 einen Vorschlag für einen angepassten Fahrplan gemacht, der 2024 eingeführt hätte werden sollen, aber von den Westschweizer Kantonen vehement abgelehnt wurde (EA 5/22, S. 208). Den neuen Vorschlag haben die SBB und die Kantone gemeinsam schrittweise erarbeitet.

Ausgangslage

Die Pünktlichkeit der SBB (maximal 2 Min. 59 Sek. verspätet) liegt in der Romandie (2022: 89,4%) seit längerem tiefer als im ge-

samtschweizerischen Mittel (2022: 92,5%). Das gilt auch für die meisten Fernverkehrslinien der Westschweiz; Ausnahme ist der IR15 aufgrund des Nadelöhrs Gütch-Luzern. Im Regionalverkehr ist der Unterschied etwas akzentuierter. Die Details zeigt die Tabelle 1.

Das Netz ist gesättigt und bietet zu geringe Reservekapazitäten. Das Angebot wurde in den letzten Jahrzehnten erweitert (1/3 mehr Zug-km seit 2005), ohne dass die Infrastruktur im gleichen Ausmass leistungsfähiger geworden wäre. Die Erweiterungsinvestitionen sind verspätet (z.B. die Modernisierung des Bahnhofs Lausanne um 13 Jahre). Bei Erneuerungen wurden in den vergangenen Jahrzehnten Infrastrukturelemente aus Spargründen ersatzlos entfernt (z.B. Spurwechsel) oder ungenügend dimensioniert (z.B. der Bahnzugang in Morges). Eine einzelne Störung am Rollmaterial oder an der Infrastruktur wirkt sich nicht mehr bloss auf den betroffenen Zug aus,

sondern aufgrund der Verkehrsdichte sofort auf eine grosse Zahl Züge und droht, rasch einen Netzbereich oder das ganze Netz zu destabilisieren.

Die Zahl der Kunden hat sich stark erhöht, in den letzten 25 Jahren je nach Linie zwischen 50% und 100%. Jedoch wurden weder die Haltezeiten verlängert noch die Anlagen des Bahnzugangs (Perrons, Personenunterführungen usw.) erweitert. Die zunehmende Belegung des Bahnzugangs und die längeren Züge erfordern längere Umsteigezeiten.

Die Normen und Arbeitsanweisungen wurden zur Erhöhung der Sicherheit als zentrales Element eines Bahnbetriebs schrittweise verschärft. Die Überwachungsbremskurven von ETCS L1LS sind für Schweizer Verhältnisse (noch) ausgesprochen flach. Das Bremsverhalten des Lokpersonals wurde defensiver, kurze Geschwindigkeitserhöhungen werden nicht mehr ausgefahren. Die Züge wurden länger, so dass sich örtliche Geschwindigkeitseinschränkungen länger auswirken, trotz teilweise spurtstärkerem Rollmaterial. Der Abfertigungsprozess dauert ebenfalls aus Sicherheitsüberlegungen länger.

Infrastruktur, Rollmaterial und Verkehr werden bestmöglich aufeinander abgestimmt, was aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll ist, aber die operative Flexibilität einengt und einen robusten Betrieb erschwert. Übereinstimmende Perron- und Zuglängen verlangen ein präzises Halten, was bei zunehmenden Längen und Geschwindigkeiten anspruchsvoller wird.

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes muss die Gleisüberhöhung und damit die Höchstgeschwindigkeit in Kurvenbahnhöfen reduziert werden. Die zusätzliche Geschwindigkeitseinschränkung verhindert unter Umständen, dass die nachfolgende höhere v max sinnvoll ausgefahren werden kann.

In den kommenden Jahren stehen enorme Mengen an Fahrbahnerneuerungen bevor, allein zwischen Genève und Bern in den nächsten 10 Jahren 146 Gleis-km von total 320 Gleis-km.

Die Modernisierung des Bahnhofs Lausanne unter Betrieb verlangt eine bessere Verteilung der Züge und des Personenflusses über die Stunde. Der Fernverkehr der aktuell beiden grossen Spinnen zu den Minuten ..15 und ..45 wird auf 4 kleinere viertelstündliche Spinnen verteilt: ..15 und ..45 bleiben die Züge der Achsen Genève–Bern und –Brig. Die Genfersee-RE und die IC5 werden auf die Minuten ..00 und ..30 verschoben.

Tabelle 1: Zugpünktlichkeit 2022 gesamtschweizerisch und in der Westschweiz
Ponctualité en 2022, ensemble de la Suisse et Romandie

Linie	ganze Linie	Romandie
IC1 Genève-Aéroport–Bern–St. Gallen	89,3%	87,1%
IC5 Genève-Aéroport–/Lausanne–Biel–Rorschach	87,6%	85,8%
IR15 Genève-Aéroport–Luzern	88,8%	89,1%
IR90 Genève-Aéroport–Brig	89,6%	89,6%
RE Annemasse–St-Maurice	91,5%	91,5%
Regionalverkehr (Netz)	92,9%	89,1%

Ziele

Das Ziel sind stabile Takttrassen mit aktuellen Parameterwerten bei der Berechnung der Mindestfahr- und Haltezeiten und mit genügenden Reserven für operative Schwankungen und Langsamfahrstellen. Die Gesamtheit aller Takttrassen soll im Zusammenspiel (u.a. Umsteigezeiten) so geplant werden, dass der Fahrplan als Ganzes robust ist, indem in Knoten und auf Strecken Kapazitäten freigehalten werden und auch Umsteigezeiten Reserven enthalten.

Wichtigste Massnahmen/Folgen

Die Fahr- und Haltezeiten werden auf den Strecken Genève–Lausanne–Bern und Lausanne–Biel deutlich erhöht (siehe Tabelle 2).

100 Lausanne–Brig

Die IR90 werden um wenige Minuten verschoben, um die Anschlüsse in Visp Richtung Bern robuster zu machen. Die RE werden wie zwischen Genève und Lausanne in die Viertelstundenlage zu den IR90 verschoben. Sie fahren künftig halbstündlich bis St-Maurice und stündlich bis Martigny statt aktuell halbstündlich bis Vevey und stündlich bis St-Maurice. Trotz zusätzlicher Halte sind die RE dank der Spurtstärke und stufenlosem Fahrgastwechsel nur minim langsamer als die IR90. Bex erhält den Halbstundentakt im Fernverkehr Richtung Lausanne, der in St-Maurice wendende RE bietet keinerlei Anschluss rhonetalaufwärts.

Die RE stellen auch den Anschluss in Lausanne von den IC5 aus Richtung Biel an die Riviera, ins Chablais und knapp ins Wallis sicher.

Trotz deutlich entspannten Fahrzeiten für die 4 EC Genève–Milano werden diese Züge den Taktverkehr deutlich mehr stören als aktuell, z.B. soll der in Fahrrichtung Genève vorausfahrende IR90 nicht in Montreux halten und bis zu 7 Min. aus dem Takt geraten.

150 Genève–Lausanne

Die bisherigen Ohne-Halt-Verbindungen IC1 und IR90 halten neu in Renens VD, um den Anschluss an die ebenfalls dort haltenden IC5 Richtung Biel herzustellen, bei den bereits aktuell langsameren IR90 ohne Reisezeitverlängerung. Damit sinkt der Fahrzeitunterschied zwischen den Zügen mit unterschiedlicher Haltepolitik. Der Fernverkehr wird insbesondere im Raum Lausanne «entbündelt».

Die Züge mit Halt in Renens und jene mit Halt in Nyon und Morges bieten Genève–Lausanne etwa einen 10–20-Min.-Rhythmus. Die IR mit Halt in Nyon und Morges und die RE ergänzen sich zu einem hinkenden Viertelstundentakt. Gleichzeitig ver-

Tabelle 2: Reisezeitvergleich in Minuten zwischen wichtigen Bahnhöfen
 Comparaison des temps de parcours en minutes sur certaines relations

Strecke	Bem.	Linie	Vergleich 2025 zu 2015	2025	2023	2015
Genève–Lausanne	1	IC1, IR90	+6	39	35–39	33
	2	IR15, IR90	+3	43	42	39
		RE	+2	50–51	48–49	48
Lausanne–Bern		IC1	+3	69	66	66
	3	IR15	+10	76	72	66
Lausanne–Biel	4	IC5	+9	68	60	58/59
Lausanne–Sion	5	IR90	+0	66	63/65	65/66

- ¹ ohne Halt, ab 2025 mit Halt Renens VD, 2015 IC und IR15
- ² Halt Nyon, Morges
- ³ Halt Palézieux, Romont, Fribourg, 2015 nur Fribourg
- ⁴ ab 2025 mit Halt Renens VD
- ⁵ Halt Vevey, Montreux, Aigle, Martigny

hindert dies, den IC5 in einer raschen Trasse ab Genève zu führen. Die 1987 eingeführte direkte Verbindung Genève–Neuchâtel–Biel via Denges–Bussigny wird aufgehoben, so verschwindet auch die Verbindung mit dem IC5 und Umsteigen in Morges auf die S6.

210 Lausanne–Biel, Verbindungen Genève–Biel und Biel–Brig

Die IC5 fahren halbstündlich ab Lausanne und halten in Renens VD, um den Anschluss von den IC1 und IR90 ohne Halt aus Genève abzunehmen.

Die Strecke Genève–Denges musste um ein Zugpaar entlastet werden. Die beiden grössten Städte des Kantons Waadt erhalten endlich den Halbstundentakt im Fernverkehr. Im Querschnitt Bussigny fahren fast 3/4 der Reisenden im Fernverkehr nach Lausanne.

Die Fahrzeiten werden nicht mehr auf das bogenschnelle Fahren ausgerichtet, die Zugreihe N steht aber für das Abbauen von Verspätungen nach wie vor zur Verfügung, was auch der Anschlusssicherung in Renens dient. Die SBB werden den RABDe 500 als einzigen Fahrzeugtyp mit Neigetechnik gegen Ende der 2030er-Jahre ohnehin durch herkömmliches Rollmaterial ersetzen.

Aktuell sind Genève und Neuchâtel stündlich direkt in 69 bzw. 73 Min. verbunden, künftig werden es halbstündliche Verbindungen in 76 Min. mit Umsteigen in Renens sein. (Die aktuelle zweite stündliche Verbindung, mit Umsteigen in Lausanne, bringt aufgrund der Abfahrt in Genève unmittelbar hinter dem IC5 keinen wesentlichen Nutzen.)

Die Anzahl Verbindungen wird also sowohl nach Lausanne als auch nach Genève verdoppelt. Das spontane Reisen wird erleichtert. Die Reisezeit steigt im Vergleich zum aktuellen Angebot bloss um wenige Minuten, deutlicher Nachteil wird das Umsteigen. Jedes Umsteigen reduziert die Nachfrage und ist für mobilitätsbeeinträchtigte Reisende (nicht nur im Rollstuhl, sondern gehbehindert, mit Gepäck oder Kinderwagen) ein deutlicher Nachteil. Im Berufsverkehr unterbricht das Umsteigen das konzentrierte Arbeiten.

Der Bahnhof Renens VD wurde anlässlich der Modernisierung mit 420 m langen, weitgehend überdachten Perrons ausgerüstet. Der Hausperron 1 muss für die IC5 Richtung Biel von 320 m auf 420 m verlängert werden. Die Gleisanlage wurde jedoch nicht für das Umsteigen zwischen zwei IC ausgelegt, so dass der Anschluss zwischen den IC1 und IC5 nicht perrongleich hergestellt werden kann. Der Bahnzugang ist durch eine grosszügige Personenunterführung auf der Ostseite und eine durch die Gemeinden finanzierte breite Passerelle («rayon vert») sichergestellt, auf der westlichen Hälfte der Perrons ist ein rasches Umsteigen aber nicht möglich.

Deutlich verlangsamt wird das Angebot zwischen Nyon und Morges sowie Yverdonles-Bains und weiter Richtung Biel, weil die IC5 in Renens keinen unmittelbaren Anschluss mit den dort nicht haltenden IR15/IR90 bzw. an die verschobenen RE haben. Heute besteht stündlich die direkte Verbindung in 22 Min. und eine Verbindung mit Umsteigen in Lausanne in 41 Min., künftig dauert die Verbindung halbstündlich 43 Min. Der Verkehr ab Nyon und Morges nach Olten und weiter bleibt mit den um wenige Minuten langsameren Verbindungen IR90 – Umsteigen in Lausanne – IC1 (ab Bern

allenfalls IR16) und IR15 – Umsteigen in Bern – IC8/IC61 halbstündlich sichergestellt.

In den HVZ sollen 3 Zugpaare Neuchâtel–Genève und 1 Zugpaar Genève–Neuchâtel mit Halt in Nyon, Morges und Yverdon verkehren, allerdings in einer Güterzugtrasse mit längerer Fahrzeit als die Umsteiger-Verbindung, und die Nutzung der Güterzugtrasse muss im Rahmen des Netznutzungsplans vom BAV genehmigt werden. Nach der Inbetriebnahme des Ligerztunnels können diese Züge bis Biel verlängert werden. Für Reisende ab Genève-Aéroport sind sie nicht interessant.

Wenn die wesentlichen Ausbauten (Bahnhöfe Genève, Lausanne, zusätzliche Kapazität Morges–Renens, Bussigny–Daillens) ab Mitte der 2030er-Jahre erledigt sein werden, soll die Direktverbindung Genève–Biel wieder eingeführt werden.

Die Verbindung Jurafuss–Rhonetal verändert sich ebenfalls: Mit dem IC5 und dem RE besteht sie aus Richtung Biel bis St-Maurice halbstündlich, bis Martigny stündlich. Nach Sion und weiter dauert die Reise etwa eine Viertelstunde länger.

Ab dem Fahrplan 2026 wird der eine IC5 ab Biel stündlich als IC51 nach Basel statt Zürich fahren.

Die Zeitgleichheit Jurafuss (Biel) und Plateau (Bern) verschiebt sich von Lausanne nach Renens, die Reisezeit Zürich–Lausanne im IC5 via Biel wird fast eine Viertelstunde länger. Zur verlängerten Fahrzeit Biel–Lausanne kommt ein längerer Halt in Biel. Im Verkehr Genève–Zürich besteht neben dem direkten IC1 eine weiterhin fahrzeitgleiche Verbindung via Biel, allerdings mit Umsteigen in Renens zwischen IR90 und IC5.

250 Lausanne–Bern, Verbindung Rhonetal–Plateau

Die Gesamtfahrzeit der IC1 und IR15 wird um 3 bzw. 4 Min. verlängert. Damit soll die Fahrzeit Bern–Fribourg wieder eine genügende Reserve erhalten, die starke Zunahme des Fahrgastwechsels in Fribourg und Abfertigung der langen Kompositionen in den teilweise bzw. vollständig in der Kurve liegenden Bahnhöfen Romont und Palézieux berücksichtigt werden. Ausserdem muss die Fahrbahn auf zahlreichen Abschnitten erneuert werden.

Der Eckanschluss zwischen IR90 aus Richtung Brig und IR15 Richtung Bern kann nicht mehr in Lausanne hergestellt werden. Die Verbindung Plateau–Riviera–Chablais–Wallis wird erstmals systematisch mit dem nach Palézieux verlängerten (S7) «Train des Vignes» hergestellt. Die Reisezeit wird sogar um wenige Minuten verkürzt, aller-

dings müssen die Reisenden zweimal umsteigen, in Palézieux und Vevey (soweit nicht Vevey das Ziel oder der Start der Reise ist). Das Umsteigen vom Fernverkehr in die S7 erfordert jeweils einen Perronwechsel; von der S7 in den Fernverkehr kann perrongleich umgestiegen werden. Die S7 wird weiterhin mit einem dreiteiligen Domino geführt werden, bietet also keinen Fernverkehrs-komfort.

Damit die S7 die Anschlüsse in den Endbahnhöfen mit dem Fernverkehr herstellen kann, können die in den 1980ern errichteten Haltestellen Corseaux-Cornalles und Vevey-Funi nicht mehr bedient werden (durchschnittliche Reisendenzahl Mo–Fr 80 bzw. 90 Personen). In Corseaux-Cornalles soll die S7 erneut halten, wenn die Zugfolgezeit auf der Strecke Puidoux–Palézieux durch zwei weitere Blockstellen verkürzt sein wird.

Historische Einordnung

Der neue Fahrplan wirft die Bahn insbesondere auf der West–Ost-Magistrale in die 1960er-Jahre zurück. Die Fahrzeiten wurden bereits in den letzten Jahren um einige Minuten erhöht: Genève–Lausanne lag der Massstab für die Ohne-Halt-Züge seit 1955 bei 34 Min. (mit Re 4/4¹ und v max 125 km/h), und seit 1975 bei 33 Min. Lausanne und Bern waren seit 1969 in 66–67 Min. verbunden (trotz vielerorts tieferer v max und altem Vauderens-Tunnel), ohne Halt in Fribourg sogar in 64 Min. (was heute allerdings nicht mehr vorstellbar ist). Von Genève nach Neuchâtel oder von Lausanne nach Biel konnte man ab 1987 in 68 Min. reisen, mit der Zugreihe R, v max 140 km/h, Onnens-Bonvillars–Gorgier-St-Aubin einspurig und nicht modernisiert.

Die Fahrplanmassnahmen in der Westschweiz sind im Ausmass einmalig. In der Deutschschweiz wurden die Fahrpläne zwar punktuell angepasst, auf der S-Bahn Zürich anlässlich der Einführung der 4. Teilergänzung inkl. DML 2016 sowie bei den IC Bern–Basel aufgrund der Bauarbeiten im Raum Basel sowie Zürich–Chur (um je 2 Min.). Ausser nach Basel gelten im Fernverkehr der Deutschschweiz aktuell die kürzesten Reisezeiten seit je.

Grosser Gewinner ist der Raum «West-Lausanne» mit den Gemeinden und den Hochschulen um den Bahnhof Renens. Die Stadt Lausanne erleidet zwar Reisezeitverlängerungen in alle Richtungen, jedoch wird die Zahl der Verbindungen Richtung Biel und St-Maurice erhöht.

Der neue Fahrplan ist keine Sparübung. Beim Personenverkehr kommt es zu diversen Produktivitätsverlusten, so muss z. B. für den IC1 eine zusätzliche Tagesleistung mit 2 FVD aufgestellt werden, da in Genève-Aéroport nicht mehr kurz gewendet wird. Die bei den IC5 nach Genève-Aéroport eingesparten Zug-km werden bei der Verlän-

gerung der RE von Vevey nach Martigny eingesetzt.

Regionalverkehr

Für den Regionalverkehr liegen konzeptionelle Überlegungen vor, die Details werden bis Ende Jahr ausgearbeitet. U.a. soll der Verkehr auf den Broyelinien um eine Viertelstunde verschoben werden, was zu zahlreichen Veränderungen der Anschlussqualität in den diversen Knoten führen wird. Zwischen Lausanne und Fribourg wird eine durchgehende S-Bahn-Linie im Halbstundentakt entstehen, welche abwechselungsweise Oron bzw. Vauderens bedienen wird. Aufgrund der mehr oder weniger grossen Verschiebung der IR und RE müssen auch die anschliessenden (Privat-)Bahnen zwischen Nyon und Martigny den Fahrplan neu erarbeiten. Trotz 4 Zügen pro Stunde und Richtung wird es in den meisten Knoten nicht einfach sein, halbstündlich gute Spinnen mit Anschlüssen in alle Richtungen zu konstruieren, ausser vielleicht in Vevey. Und je nach Anschluss mit den RE oder den IR werden die Reisezeiten vom Plateau (Bern) oder vom Jurafuss (Biel) länger.

Die TPF wird in Palézieux auf der Schiene entweder stündlich den IR-Anschluss sicherstellen oder halbstündlich die S-Bahn abnehmen können.

Ausblick

Die CTSO akzeptiert den gemeinsam erarbeiteten Fahrplan 2025 als notwendiges Übel und die beste aller schlechten Varianten. Gleichzeitig erwartet sie vom Bund, dass zwischen Genève, Lausanne, Fribourg und Bern rasch eine zweite, unabhängige Strecke realisiert wird, nicht nur für die Verkürzung der Fahrzeit und zur Erhöhung der Kapazität, sondern auch zur Sicherstellung der Erschliessung des Kantons Genf, der heute von bloss zwei Gleisen ohne jegliche Alternative abhängig ist.

Der schärfste Protest gegen den Fahrplan 2025 ertönt aus den Städten entlang des Jurafusses gegen den wegfallenden IC5 als Direktverbindung ab/nach Genf und Genf Flughafen.

Trotz erhöhter Fahrzeitreserven muss für grössere oder ungünstig gelegene Erneuerungs- und Erweiterungsarbeiten an der Fahrbahn oder der Fahrleitung weiterhin mit Einschränkungen oder Sperrungen an Wochenenden oder über Wochen gerechnet werden. So haben die SBB Einschränkungen anlässlich der Erneuerungsarbeiten in Morges und Villeneuve sowie eine mehrwöchige Streckensperrung Flamatt–Bern Bümpliz Süd im Sommer 2025 angekündigt.

Weitere Informationen in den Medienmitteilungen der SBB: [sbb.ch/medien](https://www.sbb.ch/medien), 5.5.2023, 8.5.2023, speziell 11.5.2023 «10 Dinge, die man zum Fahrplan 2025 wissen muss» mit «Verbindungsgrafiken» (unter Downloads). ■

Horaire CFF Romandie 2025



Train S7 Vevey–Puidoux assuré par une rame Domino. En dessus de Rivaz, le 23.9.2020. Ein Domino als S7 Vevey–Puidoux oberhalb Rivaz am 23.9.2020. Photo: P-Ph. Durussel

■ Pierre-Philippe Durussel,
Granges (Veveyse)

Trajets plus longs, davantage de changements, des acquis de Rail 2000 passent à la trappe

Les CFF et la CTSO (Conférence des transports de la Suisse occidentale – organe de liaison des chefs de département en charge des transports des cantons de Berne, Fribourg, Vaud, Valais, Neuchâtel, Genève et Jura) viennent de présenter l'horaire CFF – Romandie 2025. Fruit d'une année de travaux communs entre les CFF et la CTSO, cet horaire représente la base de l'offre au niveau de la desserte ferroviaire en Suisse romande pour les 10 à 15 prochaines années. Il a été annoncé par les CFF comme étant le «moins mauvais horaire possible»!

La genèse de l'horaire Romandie 2025

Les CFF connaissent un taux de ponctualité en Suisse romande inférieur de trois points à la moyenne Suisse. En Suisse occidentale, les ruptures de correspondance sont plus fréquentes qu'ailleurs. Les CFF doivent aussi faire face, dans cette partie de la Suisse, à une augmentation significativement plus importante du nombre des chantiers qu'en moyenne nationale, ceci afin de rattraper le retard pris dans l'entretien et le renouvellement des infrastructures. L'absence de re-

dondance dans le réseau et une infrastructure parfois rendue svelte au-delà du raisonnable sont aussi des facteurs affectant la stabilité de l'offre. Finalement, l'augmentation du nombre de voyageurs implique aussi des temps d'embarquement et de débarquement plus longs.

A demi-mots, les CFF évoquent aussi d'autres facteurs péjorant la stabilité de l'horaire, comme: les nouveaux systèmes de contrôle des trains avec leurs courbes de freinage plus longues, une procédure d'ordre de départ qui mériterait d'être optimisée afin de la rendre moins gourmande en temps tout en restant pleinement sécuritaire, des défauts techniques trop souvent constatés au niveau du matériel roulant, etc.

Les CFF ont dès lors été convaincus qu'une refonte de l'horaire en Suisse occidentale s'imposait afin que celui-ci retrouve la robustesse attendue. Ils ont présenté, au printemps 2022, un premier jet de leur horaire Romandie. Celui-ci avait été unanimement rejeté par tous les cantons concernés. La CTSO et les CFF ont alors décidé d'œuvrer en commun à l'élaboration d'un nouvel horaire «Grandes Lignes». C'est cette nouvelle version qui vient d'être présentée à la presse.

Bien que cet horaire alloue des marges substantielles aux temps de parcours afin que les chantiers de renouvellement ainsi

que certains projets de développement puissent être réalisés, les CFF ont clairement communiqué que des horaires spéciaux devront tout de même être mis en place lorsque des fermetures partielles de voies sont indispensables (ex: horaire ad hoc durant le week-end) ou lorsqu'une interruption totale pendant une période donnée reste incontournable en cas de très gros chantiers (notamment réfections d'ouvrages d'art). Ainsi, une nouvelle interruption totale de la ligne Fribourg–Berne, durant pas moins de huit semaines, est d'ores et déjà annoncée dans le courant de l'été 2025, privant de ce fait le bassin lémanique de sa liaison ferroviaire habituelle avec Berne.

Les principaux éléments de l'horaire Romandie 2025

Les temps de parcours sont rallongés comme suit:

- Berne–Lausanne:
 - IC1 + 3 minutes
 - IR15 + 4 minutes
- Lausanne–Sion:
 - IR90 + 2 minutes
- Bienne–Lausanne:
 - IC5 + 8 minutes, nouveau avec arrêt à Renens
- Lausanne–Genève:
 - IC1 + 4 minutes, nouveau avec arrêt à Renens



RE St-Maurice–Annemasse assuré par une rame Duplex Régio. Près du château de Chillon, le 19.4.2022. Photo: P-Ph. Durussel

Der RVD RABe 511 029 als RE St-Maurice–Annemasse beim Schloss Chillon am 19.4.2022.

- IR 15 + 1 minute, avec arrêt à Morges et Nyon, comme actuellement
- IR90 + 1 minute, avec arrêt à Morges et Nyon, comme actuellement
- IR90 + 2 minutes, nouveau avec arrêt à Renens
- RE + 3 minutes, mêmes arrêts qu'actuellement
- EC + 3 minutes
- Berne–Viège:
 - IC6/IC8 + 2 minutes

Ces quelques minutes ajoutées sur chacune des relations pourraient paraître anodines. Pour autant, elles ont des conséquences funestes, tout particulièrement sur le nœud de correspondance de Lausanne qui perd en importance.

Un acquis important de Rail 2000 disparaît. La relation directe IC5 Bienne–Genève via le bypass de Bussigny est supprimée, sauf en heures de pointe la semaine (3 relations maintenues dans un sens et 1 relation dans l'autre sens).

Conséquences:

- La relation Neuchâtel–Genève avec changement à Renens nécessitera 8 minutes de plus qu'actuellement.
- Les rares relations directes subsistant auront une marche particulièrement détendue, car tracées dans un sillon utilisé aux autres heures par Cargo (+18/+24 minutes par rapport à l'horaire actuel, selon le sens).
- Détérioration massive de l'offre entre Morges et le Pied du Jura; la liaison Morges–Yverdon passant de 22 à 44 minutes.
- Perte de l'accès direct à l'aéroport de Genève pour tout le Pied du Jura, ainsi que pour les points de la desserte actuelle de l'IC5 au-delà de Bienne.
- En revanche, cadencement à la demi-heure des IC entre Bienne et Lausanne.

Le concept Rail 2000 avait pour principe un même temps de parcours entre Zurich et Lausanne, tant par Berne que par Bienne, afin d'offrir une cadence à la demi-heure sur cette relation. Ce principe avait déjà été mis à mal il y a quelques années. Il le sera encore plus au niveau des temps de parcours avec un écart de l'ordre de 15 minutes selon l'itinéraire choisi. En revanche, le client aura trois relations par heure entre Zurich et Lausanne sans changement, dont deux «lentes» via le Pied du Jura.

Pour atténuer les inconvénients découlant des mesures précitées, trois mesures phares sont prises:

- La gare de Renens devient un nœud de correspondances «Grandes Lignes» (arrêt de l'IC1, de l'IC5 et d'un des deux IR 90)
- Le «Train des Vignes» (S7 Puidoux–Vevey) sera prolongé et assurera quotidiennement et chaque heure la relation Palézieux–Vevey donnant ainsi la correspondance entre l'IR15 à Palézieux et l'IR90 à Vevey, moyennant deux changements. Relevons une diminution du temps de parcours global sur la chaîne de transport IR15–IR90; celle-ci devenant plus rapide que la relation IC1–IR90 par Lausanne.
- Les RE Annemasse–/Genève Aéroport–Lausanne–Vevey (–St-Maurice) circuleront désormais tous jusqu'à St-Maurice (cadencement à la demi-heure). Une fois par heure, il sera prolongé jusqu'à Martigny. Ces RE relèveront chaque demi-heure à Lausanne la correspondance des IC5 du Pied du Jura (actuellement correspondance une fois par heure avec l'IR90).

A mentionner encore qu'aux heures de circulation des EC ou des TGV, l'horaire de l'IR90 entre Sion et Genève sera adapté avec allongement des temps de parcours (jusqu'à +7 minutes et suppression de l'arrêt à Montreux dans le sens Sion–Lausanne). Il en ira de même pour l'IC1 entre Lausanne et Genève.

Une relation sans arrêt Genève–Renens en 33 minutes sera dorénavant offerte 2 fois par heure (actuellement 40 minutes avec les RE).

Comme dans tout changement d'horaire, il y a des gagnants et des perdants. Ici, les gagnants sont, pour l'essentiel, les utilisateurs du rail de l'Ouest lausannois (Renens et environs ainsi que le site universitaire/EPFL tout proche). Les autres utilisateurs étant quasiment tous des perdants à un titre ou l'autre.

Et le trafic régional?

Les modifications apportées à l'horaire des trains «Grandes Lignes» auront évidemment des répercussions au niveau du trafic régional. Mentionnons, à titre d'exemple, la permutation d'un quart d'heure de tous les trains régionaux dans le périmètre de la Broye (Yverdon–Payerne–Fribourg; Lausanne–Palézieux–Payerne–Kerzers).

Des nœuds de correspondance parfaits seront détruits (ex: Palézieux), d'autres seront créés (ex: Yverdon).

Les entreprises de transport concessionnaires (chemins de fer privés et bus) ainsi que les cantons sont maintenant placés face à un défi de taille. Ils doivent procéder à la refonte de leurs horaires de manière à assurer les meilleures correspondances possibles, tout en contenant les coûts qui seront générés par les éventuelles prestations supplémentaires nécessaires, afin d'éviter une trop importante dégradation de l'offre. Ceci sachant que la Confédération a annoncé des réductions substantielles dans sa participation aux coûts non couverts du TRV. La quadrature du cercle.

Notamment, les TPF (desserte Palézieux–Châtel-St-Denis) ainsi que les compagnies privées se greffant sur la ligne du Simplon devront faire preuve de créativité dans les solutions à apporter. Elles n'échapperont probablement pas à des choix douloureux quant aux correspondances à assurer et celles qui seront sacrifiées pour des raisons économiques ou vu les contraintes imposées par leur infrastructure.

Au final, au moment où une hausse substantielle des tarifs est annoncée pour fin 2023, c'est une structure d'horaire décevante qui est présentée aux clients romands et avec laquelle ceux-ci devront malheureusement vivre une bonne dizaine d'années, au minimum.

Terminons par un clin d'œil en citant la célèbre phrase d'Albert Sartiaux (1845–1921), directeur d'exploitation de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, reprise ensuite par Raoul Dautry (1880–1951) sur le réseau de l'Etat: «Mes trains sont à l'heure parce qu'ils sont difficiles.» ■