

Berne, le 15 novembre 2024

La CITraP Berne exige de meilleures offres pendant les travaux sur la ligne du Simplon - et aussi après.

Des temps de trajet plus longs, des transbordements supplémentaires !

Pendant les longues années de travaux prévus sur l'axe ferroviaire au sud du Simplon, les passagers devraient s'accommoder d'une dégradation de l'offre inadmissible. La CITraP Berne propose des alternatives réalistes et demande des améliorations fondamentales de l'offre vers l'Italie.

En 2012, la Suisse et l'Italie avaient convenu d'aménager les lignes italiennes d'accès aux axes du Gothard et du Lötschberg-Simplon pour le transport ferroviaire de toutes les semi-remorques hautes (« corridor de 4 mètres »). D'importants travaux sont actuellement en cours sur les lignes ferroviaires au sud de Brigue et Domodossola (en direction de Gallarate/Milano et Novara).



Ces travaux d'adaptations sont en cours. Ils devraient être achevés en 2028. La Suisse contribue à hauteur d'environ 148 millions de francs à financer ces aménagements sur le territoire italien, car ceux-ci sont également dans l'intérêt de la politique fédérale de transfert du trafic de transit de la route vers le rail.

Parmi les mesures en partie déjà réalisées, on compte, outre l'aménagement du gabarit de circulation, de nouveaux points de croisement, des installations de sécurité pour permettre la circulation d'un plus grand nombre de trains et des aménagements ponctuels de sections à double voie. La Communauté d'intérêts des transports publics de la section bernoise (CITraP Berne) salue et soutient expressément ces mesures. Elles profitent non seulement au trafic des marchandises, mais aussi au trafic des voyageurs. La CITraP espère qu'à l'achèvement des travaux, la ponctualité, jusqu'ici insuffisante, pourra être améliorée et que l'offre de trains de voyageurs entre l'Italie et la Suisse via la ligne du Simplon pourra être augmentée.

Des conditions de voyage inacceptables pendant les périodes de fermeture de l'axe ferroviaire

Les voyageurs doivent toutefois s'accommoder d'inconvénients considérables pendant la durée des travaux. Ceux-ci vont bien au-delà de la mesure habituelle. En 2024 déjà, il y a eu une longue fermeture totale avec la suppression de toutes les liaisons **EC** entre Domodossola et Milan. Les voyageurs ferroviaires ont dû prendre des bus à Domodossola ou en partie déjà à Iselle et s'accommoder de temps de trajet significativement plus longs. Ce scénario devrait se répéter en 2025 et peut-être aussi au cours des années suivantes. Les liaisons directes Domodossola-Milan seront à nouveau supprimées l'année prochaine : Du 8 juin au 27 juillet et du 31 août au 12 septembre 2025, tous les trains **EC** entre Domodossola et Milan seront supprimés, selon la planification actuelle. Les clients du train devront prendre le bus à Domodossola jusqu'à Arona, puis le train pour Milan s'ils ne veulent pas faire le détour par le Gothard. Ils devront donc s'accommoder de temps de trajet plus longs et de deux changements supplémentaires. De plus, le nombre de places est limitée dans les bus de substitution.

Cette restriction massive pendant la période de pointe estivale est tout sauf conviviale et elle est jugée inacceptable pour les clients. Les passagers du trafic international ferroviaire des régions de Berne et de toute la Suisse romande seront les plus touchés.

Trains **EC prolongés jusqu'à Novare au lieu de les limiter à Domodossola seulement**

La CITraP Berne demande aux entreprises CFF et Trenitalia de repenser et d'adapter ce concept. La ligne (à voie unique) de Domodossola à Novara via Borgomanero, sur laquelle l'aménagement du gabarit est aujourd'hui achevé, constitue une alternative. Cette ligne n'est que faiblement fréquentée par les trains régionaux, surtout le matin. Elle n'est pas non plus exploitée par le trafic marchandises.

Il semble tout à fait possible de faire circuler au moins une partie des trains **EC** pendant la fermeture de la ligne Gallarate au-delà de Domodossola vers Novara. Dans cette gare, il existe de bonnes correspondances en direction de Milan, Turin et Gênes. La CITraP Berne propose que quatre des six paires de trains **EC** quotidiennes fassent usage de cette possibilité (dont deux Bâle - Novara et deux Genève - Novara). Le cas échéant, certains trains pourraient être prolongés de Novara à Milan. Les rames automotrices actuellement utilisées pour le trafic **EC** sont techniquement en mesure de circuler jusqu'à Novara et de là, sans rebroussement, jusqu'à Milano-Centrale.

La CITraP Berne attend des autorités politiques de la Confédération et des cantons qu'elles s'engagent dans ce sens. Il convient de relever que la Suisse paie une part considérable des coûts d'extension des infrastructures du rail, ce qui lui permet de revendiquer un certain droit de regard pendant les travaux. Les autorités et les entreprises ferroviaires ont même l'obligation de veiller à ce que les conditions de voyage soient acceptables pour les passagers. Il reste encore suffisamment de temps pour proposer une offre qui puisse bien répondre aux besoins de la clientèle d'ici juin prochain. Il suffit pour cela que toutes les parties concernées fassent preuve de bonne volonté. Les longues fermetures de lignes risquent de nuire durablement aux chemins de fer et à leur compétitivité.

Ne pas négliger l'axe ferroviaire du Simplon-Lötschberg

Globalement, la CITraP Berne est préoccupée par l'évolution des perspectives de développement de l'axe ferroviaire de transit Lötschberg-Simplon. Par rapport à l'axe du Gothard, celui-ci perd ces dernières années des parts de marché dans le trafic des marchandises et est négligé pour le trafic voyageurs par les CFF et la compagnie ferroviaire nationale italienne Trenitalia. Le nouvel accord signé le 8 novembre 2024 à Milan entre les deux entreprises ferroviaires ne prévoit qu'une extension des liaisons pour les voyageurs vers Zurich via le Gothard, mais pas via le Simplon-Lötschberg.

De ce fait, les passagers des trains en provenance de la région de Berne, de Bâle, de certaines parties du Plateau et de toute la Suisse romande devront se contenter pendant des années de liaisons ferroviaires insatisfaisantes vers l'Italie. C'est aussi gênant et regrettable parce que le rail est loin d'exploiter son énorme potentiel de marché. Dans le cadre de la protection du climat, la politique et les chemins de fer européens sont tenus de proposer des liaisons compétitives afin de transférer avec succès le trafic voyageurs international du trafic aérien et de la route, nuisibles au climat, vers le rail. Ce n'est absolument pas le cas entre Bâle/Genève et Milan. Le train y perd même des parts de marché.

L'axe ferroviaire du Lötschberg-Simplon a démontré son importance, notamment après l'accident lourd de conséquences survenu en août 2023 dans le tunnel de base du Gothard. L'aménagement planifié du tunnel de base du Lötschberg qui sera entièrement à double voie devrait être une motivation supplémentaire pour développer l'offre de déplacements sur cet axe. A moyen terme, la CITraP Berne exige notamment dans son « offensive ferroviaire » des trains EC toutes les heures vers Milan (en alternance de/vers Berne/Bâle et de/vers Lausanne/Genève). Pour ce faire, la liaison ferroviaire Domodossola- Novara, à peine prise en compte jusqu'à présent, ainsi que la desserte de l'important aéroport intercontinental de Malpensa devraient être intégrées dans un concept de trains de voyageurs transfrontalier. L'entreprise Tilo, qui gère avec succès le trafic régional dans la région du Tessin et de la Lombardie, pourrait servir d'exemple de mise en œuvre.

pk/pbo CITRAP Berne

graphique : OFT, décembre 2021