

Suisse : le tournant du nouvel horaire 2025

La présentation de l'horaire 2025 des CFF n'a pas été sans engendrer un vif émoi en Suisse romande. Des évolutions notables sont attendues, particulièrement dans le domaine des Grandes Lignes (GL), avec une offre souvent plus dense mais aussi quelquefois moins pratique et, dans à peu près tous les cas, caractérisée par des temps de parcours sensiblement rallongés. Les CFF justifient cette tournure par la nécessité d'intégrer désormais, lors de la conception des graphiques, des contraintes devenues très prégnantes ou encore, d'attendre l'achèvement en Romandie d'infrastructures stratégiques.

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON

L'offre Voyageurs a connu en Suisse, avec l'horaire cadencé (1982) et Rail 2000 (introduit en 2004) de réelles « révolutions systémiques » qui ont eu d'importants et durables effets sur la demande ainsi que sur la conception « paradigmatique » de l'horaire telle qu'appliquée ultérieurement (1). Mais tout modèle est confronté à des limites et celles générées par des variables tant exogènes qu'endogènes mettent

de plus en plus le système ferroviaire helvétique en porte-à-faux, par rapport aux exigences de ponctualité et de fiabilité. Cette tendance vaut particulièrement en Suisse occidentale où le dynamisme économique et démographique (avec pour corollaire un fort accroissement des besoins en mobilité) est très appuyé, mais où le système ferroviaire est bien moins résilient qu'ailleurs, car peu ou pas maillé.

Les CFF soulignent que la ponctualité (2) des trains s'est améliorée en 2022 (92,5 %, soit + 0,6 % par rapport à 2021) globalement en Suisse (3) mais qu'elle demeure en retrait (89,4 % pour les trains régionaux et grandes lignes [GL]) pour la partie ouest du pays. Alors que la ponctualité 2022 des trains régionaux se situe en Romandie en dessous (92,9 %, + 1,3 % par rapport à 2021) de la moyenne nationale (95,7 %), la ponctualité

des trains GL a été de 90,4 % en Suisse. Pour l'IC 1 Saint-Gall - Genève-Aéroport, les ponctualités de bout en bout et dans l'ouest du pays ont été de 89,3 % et 87,1 %, pour l'IC 5 Saint-Gall - Genève-Aéroport (ligne du Pied du Jura) de 87,6 % et 85,8 %, pour l'IR 90 Brigue - Genève de 89,6 %, pour l'IR 5 Lucerne - Genève Aéroport de 88,8 % et 89,1 % (4). L'exemple de l'IR 15 fait apparaître, sur la partie Berne - Lausanne, un déca-



IC 5 Lausanne - Saint-Gall via Neuchâtel « brûle » la toute nouvelle et très moderne gare de Renens. À l'arrière-plan, le M 1 des tl permettant de desservir notamment le campus de Dorigny et de rejoindre Lausanne-Flon (août 2022).

lage de quelque 145 secondes entre le temps de parcours tel qu'établi par les horairistes et celui requis, dans la pratique, par 75 % des trains les plus rapides. Plusieurs facteurs sont avancés. L'augmentation du nombre de clients, portée par le dynamisme (+ 4,8 % de croissance économique en 2021, + 21 % d'habitants pour Vaud d'ici à 2030, + 20 % pour Genève et + 15 % pour Fribourg, + 58 % de demande sur Yverdon - Lausanne) de la Suisse romande (5), est un facteur critique. Les temps d'arrêt en sont allongés (aussi du fait de l'application de règles plus sécuritaires), le nombre de trains accru (+ 33,5 % de trains-km pour la Suisse de 2005 à 2022) et leur format poussé au maximum, ce qui nécessite des arrêts précis, péjorant la durée des trajets. Par ailleurs, la généralisation de l'ETCS implique des courbes de freinage « allongées » et une conduite plus « conservatrice », pour éviter les prises en charge.

Parallèlement, la capacité des nœuds ferroviaires a atteint ses limites, particulièrement à Lausanne où le plan d'occupation des voies, contrairement à Zurich qui a été étoffé d'installations souterraines, n'offre aucune réserve en cas de perturbation.

Enfin, le volume de travaux est devenu nettement plus important. L'âge moyen des voies ferrées en Suisse romande est parmi les plus élevés et un rattrapage significatif doit être entrepris (146 km de voie à régénérer de Berne à Genève en 10 ans). À ce titre, les CFF planifient une augmentation de 60 % de leurs investissements en Romandie, de 2023 à 2030, pour renouveler l'infrastructure mais aussi la développer.

Reprendre la main, pour de front assurer une offre de qualité, main-



L'IR 90 assure la liaison Brigue - Genève-Aéroport (février 2020).

tenir et développer l'infrastructure, requiert l'application d'un nouveau concept horaire. Selon ses promoteurs, cet horaire autorisera la réalisation des chantiers dans de bonnes conditions de sécurité, réorganisera des correspondances et soulagera certaines sections à régénérer. Des interruptions tem-

des RE jusqu'à Martigny et la création d'une relation Vevey - Palézieux. De Genève à Lausanne, les temps de parcours sont majorés d'une à quatre, voire sept minutes pour les IC 1 et IR 90 durant les créneaux de circulations des EC et autres TGV. Les IC 1 et les IR 90 « rapides » (sans arrêt à Nyon et

IC 1 (avec changement à Lausanne) gagnera une minute, la combinaison IR 90 - VV PAL - IR 15 offrira un temps de parcours en 1 heure 20. Notons que la liaison Sion - Berne demeurera à trois relations (IR 90 + IC 8/IC 6) toutes les deux heures mais connaîtra quelques adaptations dont un allongement de cinq minutes (IC 8) à une minute (IC 6) du fait des chantiers prévus.

Pour la Conférence des transports de Suisse occidentale, il devient urgent d'anticiper la réalisation de lignes nouvelles entre Berne et Genève. De leur côté, les CFF tablent à court terme notamment sur la montée en puissance du LEX, puis sur la réintroduction de la liaison Bâle - Lausanne et le renforcement de l'offre régionale. Enfin, ils envisagent la densification de la trame GL, après l'achèvement des gares de Lausanne et Genève ou encore... du premier tronçon de la nouvelle double voie Lausanne - Genève! ●

Les CFF soulignent que la ponctualité des trains s'est améliorée en 2022 globalement en Suisse mais qu'elle demeure en retrait pour la partie ouest du pays.

poraires ou totales seront toujours requises par des chantiers complexes (ex.: gares de Nyon et de Villeneuve) ou de grande ampleur (ex.: gares de Lausanne et de Genève). Mais la robustesse du système en sera renforcée. L'horaire 2025 implique donc pour la Romandie, en plus de temps de parcours allongés, l'instauration de correspondances à Renens, la concentration des IC 5 sur Saint-Gall - Lausanne, le prolongement

à Morges) desserviront Renens pour donner correspondance aux IC 5. Depuis Neuchâtel, ce changement occasionnera vers Genève une majoration de sept minutes (1 heure 26). Mais il y aura deux liaisons par heure, plus une troisième directe durant les pointes. Effectuer le parcours Neuchâtel - Martigny (plus six minutes) nécessitera d'emprunter à Lausanne le RE origine Annemasse. Sur Aigle - Fribourg, l'enchaînement IR 90 -

(1) Développement de l'infrastructure (ZEB) 2005-12. Première étape d'aménagement (PRODES EA) 2025 et Étape d'aménagement 2035.

(2) Pourcentage des trains avec moins de trois minutes de retard par rapport aux sillons kilomètres (exprimés en M) vendus par CFF Infrastructure.

(3) Ponctualité des envois cargo: 91,5 % (+ 0,5 %) pour un objectif de 93 %.

(4) 91,5 % pour le RE Annemasse - Saint-Maurice.

(5) PIB de 179,6 milliards de francs suisses. 2,2 millions d'habitants.