

# Un nouvel horaire pour la Suisse occidentale dès 2025.

Conférence de presse CTSO et CFF  
5 mai 2023





# Reculer pour mieux sauter

Jean-François Steiert, président CTSO

# Terminus, tout le monde descend.

## CAUSES

- Augmentation des clients et des offres,
- Retard dans le renouvellement et la mise en conformité des installations depuis les années 1990
- Retard dans le développement des infrastructures
- Réduction des infrastructures par mesures d'économies
- Réalisation d'infrastructures au plus juste,
- Nouvelles normes de sécurité,
- Espoir surfait dans les nouvelles technologies (ETCS, WAKO, ...).



## CONSÉQUENCES

- **Temps d'arrêt trop court**
- **Réseau saturé / aucune capacité résiduelle**
- **Robustesse insuffisante du réseau,**
- **Mauvaise ponctualité**
- **Besoins accrus de travaux et ralentissements supplémentaires,**
- **Impacts sur l'offre et la production ferroviaire.**

# La Suisse occidentale paie doublement son retard.

Alors que la demande augmente, les infrastructures prévues ne sont pas mises en service, pire, l'offre doit être dégradée à certains endroits pour pouvoir rattraper le retard dans le renouvellement et réaliser les chantiers d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Des mesures complémentaires dans la production du trafic régional devront être mises en place.

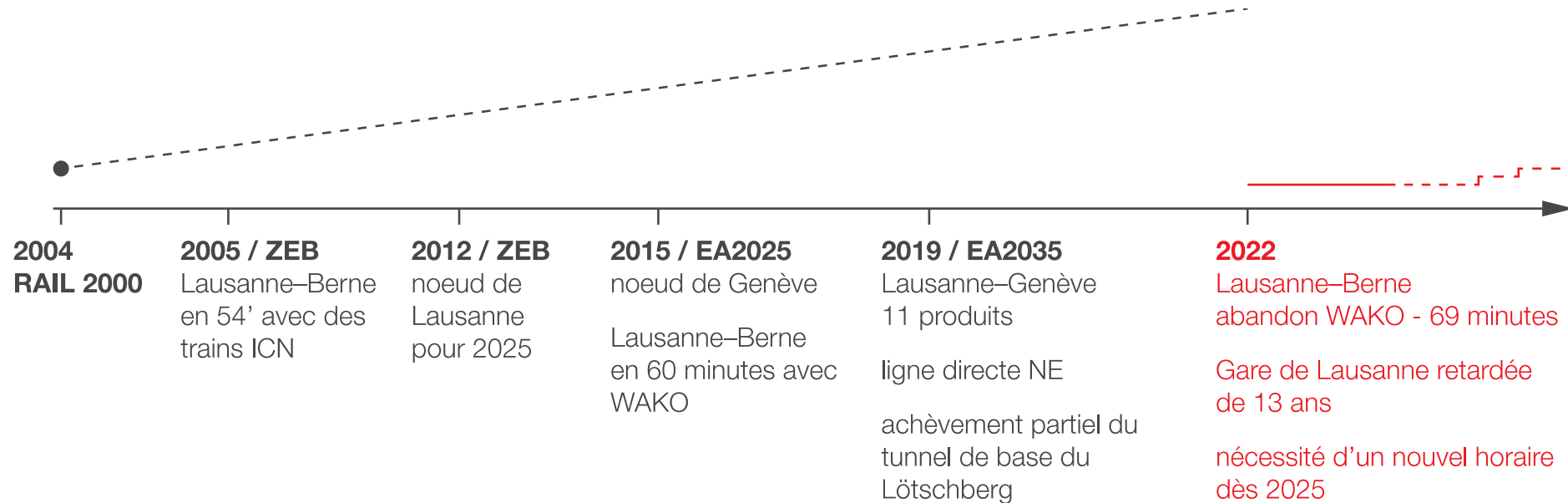
## **Ponctualité**

89.4% Suisse occidentale  
92.5% moyenne suisse

## **Travaux**

146 km de voie à renouveler entre Genève et Berne (sur un total de 320 km – 45.6%) ces dix prochaines années.

# Le système a montré ses limites.



Pour la CTSO, il est nécessaire d'anticiper rapidement la réalisation de nouvelles lignes indépendantes entre Genève, Lausanne, Fribourg et Berne.

Les nouvelles infrastructures doivent offrir une souplesse d'exploitation et une robustesse suffisante.

# Une collaboration nouvelle CFF-CTSO



40% de la Suisse

Avril 2022 Non entrée en matière sur le projet CFF.

Juin 2022 Lettre d'intention.

Constitution d'une cellule intercantonale de planification au sein de la CTSO.

Mars 2023 Choix de la variante Grandes lignes.

D'ici décembre 2023, planification des horaires des lignes régionales (trains et bus) en correspondances.

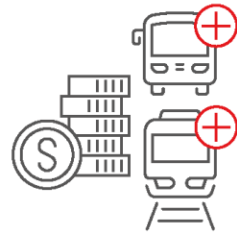
# Le résultat d'un compromis nécessaire et intelligent.

La variante structurante retenue ...

- offre les capacités de transports en adéquation avec la demande.
- limite les impacts sur la clientèle et les principaux flux.
- propose des alternatives de correspondances hors de Lausanne.
- assure les capacités nécessaires à la production marchandises.
- est compatible avec les sauts d'offre ultérieures.
- améliore la qualité et la ponctualité.
- permet la réalisation des travaux prévus.
- est soutenue par les sept cantons de la Suisse occidentale.

# Nous attendons un engagement de la Confédération.

**Financement des mesures de substitution nécessitées par les chantiers.**



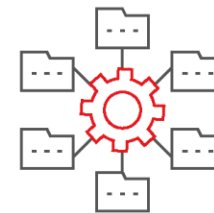
**Assurances sur l'attribution des capacités résiduelles aux trains supplémentaires nécessaires.**



**Mise à disposition des moyens nécessaires à temps pour réaliser les travaux planifiés et le développement de l'offre.**



**Approche pragmatique dans le traitement des dossiers d'infrastructure.**





# Renforcer la robustesse du système ferroviaire et l'attractivité de l'offre

Vincent Ducrot, CEO des CFF

# La base horaire actuelle ne correspond plus à la réalité.

**En Suisse occidentale, la base horaire n'a pas été revue depuis Rail 2000. Or de nombreuses évolutions se sont produites. L'horaire en Suisse occidentale n'est donc plus adapté à la réalité.**



## **Toujours plus de clientes et de clients**

Leur nombre a fortement augmenté. En effet, l'affluence en Suisse romande a augmenté, entre 1998 et 2019, selon les lignes, entre 50% et 100%.



## **Toujours plus de trains**

Le nombre des trains en circulation a fortement augmenté (+33.5% de trains-kilomètres pour l'ensemble de la Suisse entre 2005 et 2022).



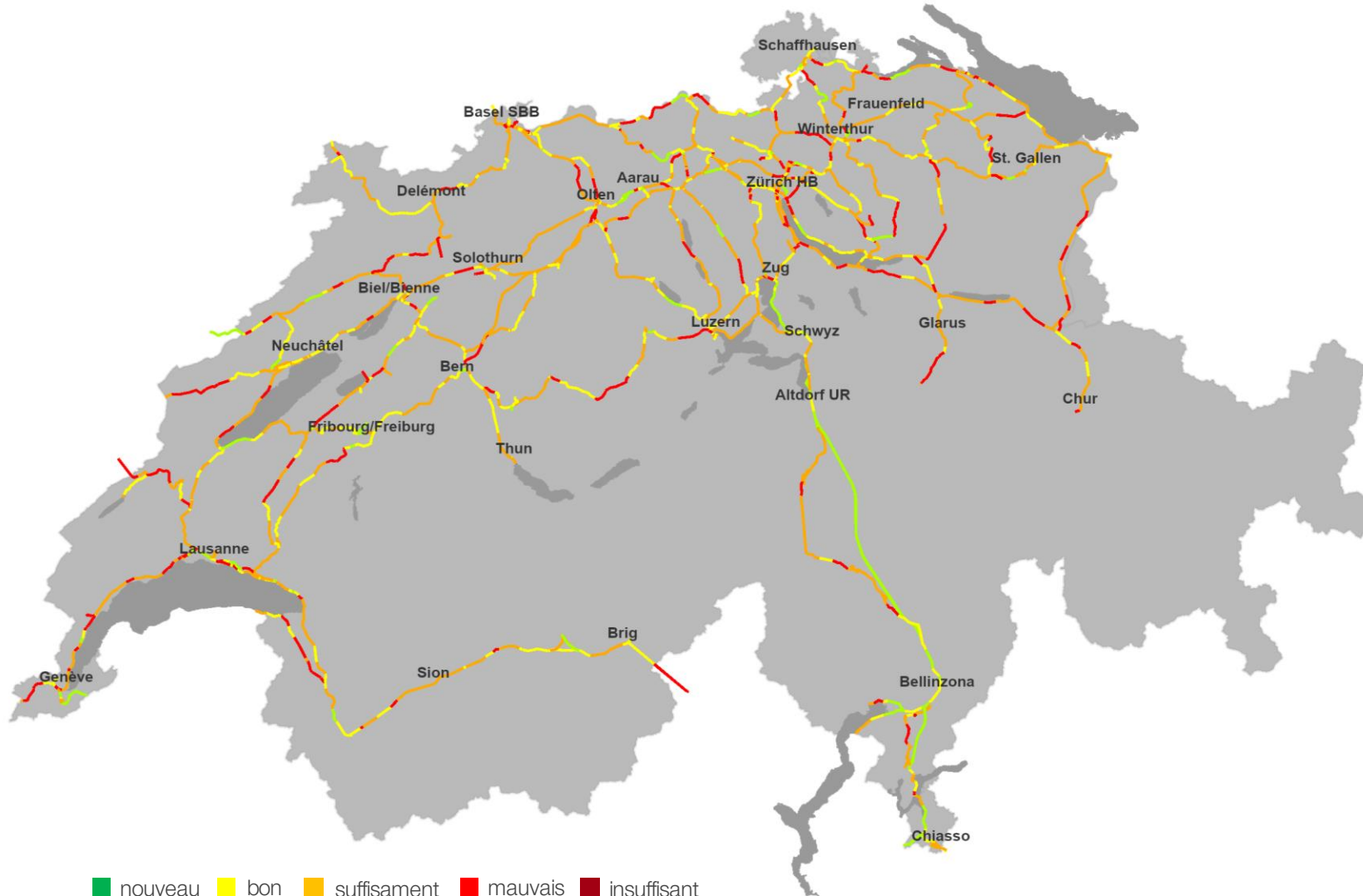
## **Toujours plus de travaux**

Besoin accru de renouvellement des infrastructures. Le volume des travaux sur le réseau est en croissance et grignote du temps de trajet.

## **Mais encore:**

- Les trains ont été allongés, ce qui requiert des arrêts précis en gare ce qui prolonge les temps de parcours.
- Les nœuds ferroviaires ainsi que les voies de garage à disposition arrivent à la limite de leur capacité, ce qui réduit la marge de manœuvre opérationnelle.
- L'évolution des normes de sécurité et des technologies implique des processus de conduite plus conservatrice.

# La Suisse occidentale se trouve dans la même situation que le reste du pays en ce qui concerne le renouvellement des voies.



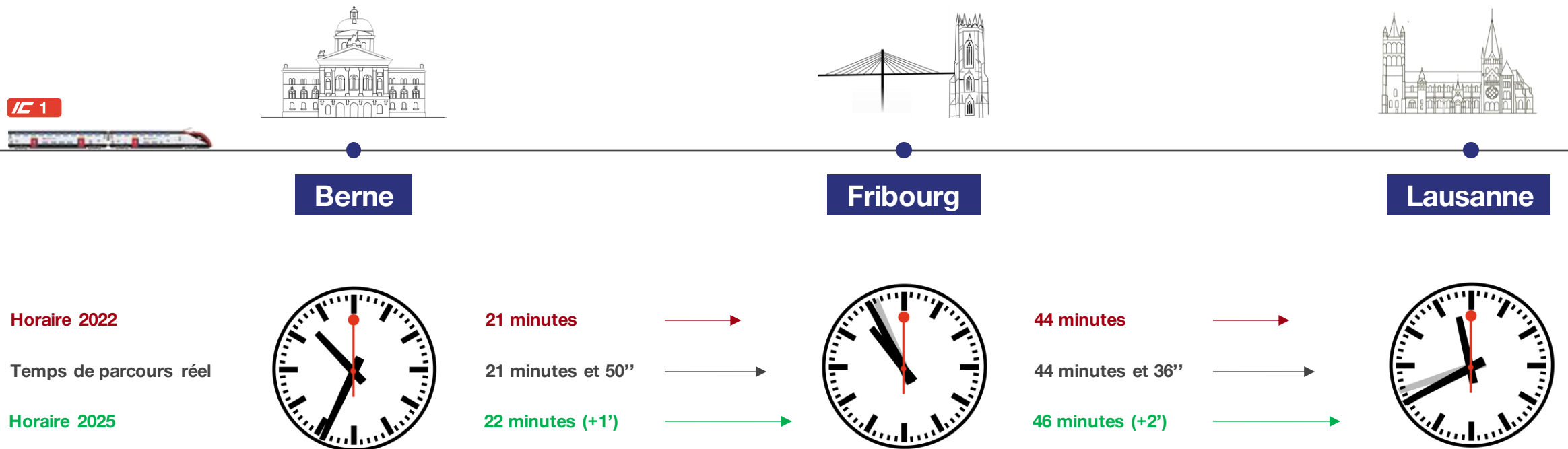
Les CFF ont de grands besoins en matière de renouvellement des voies dans toute la Suisse.

En particulier en Suisse occidentale, sur les lignes très chargées comme Berne - Lausanne - Genève.

Il en va de même en Suisse alémanique, par exemple sur les lignes très chargées Olten - Zurich - St-Gall, ainsi que Berne - Thoune.

Le défi en Suisse occidentale est le manque de possibilités de contournement lors de travaux.

# Une nouvelle base horaire adaptée à la réalité.



Malgré un temps de réserve déjà intégré dans l'horaire 2022, les trains effectuent les parcours entre les gares en davantage de temps que celui prévu à l'horaire car:

1. Le nombre de voyageurs en forte croissance augmente le temps d'embarquement et de débarquement.
2. Les paramètres liés à la surveillance de vitesse sont plus stricts et impliquent une conduite plus conservatrice.
3. La précision nécessaire des arrêts en gare prolonge les temps de parcours.



# Le retard pris par un train se reporte sur d'autres liaisons.

Lausanne

Genève

**IC1 13:43** Genève  
**Genève-Aéroport**  
✈️

A	B	C	D	E	F	G	H
1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18						

**TGV 13:45** Genève  
**Paris Gare de Lyon**  
Bellegarde-sur-Valserine  
Bourg-en-Bresse

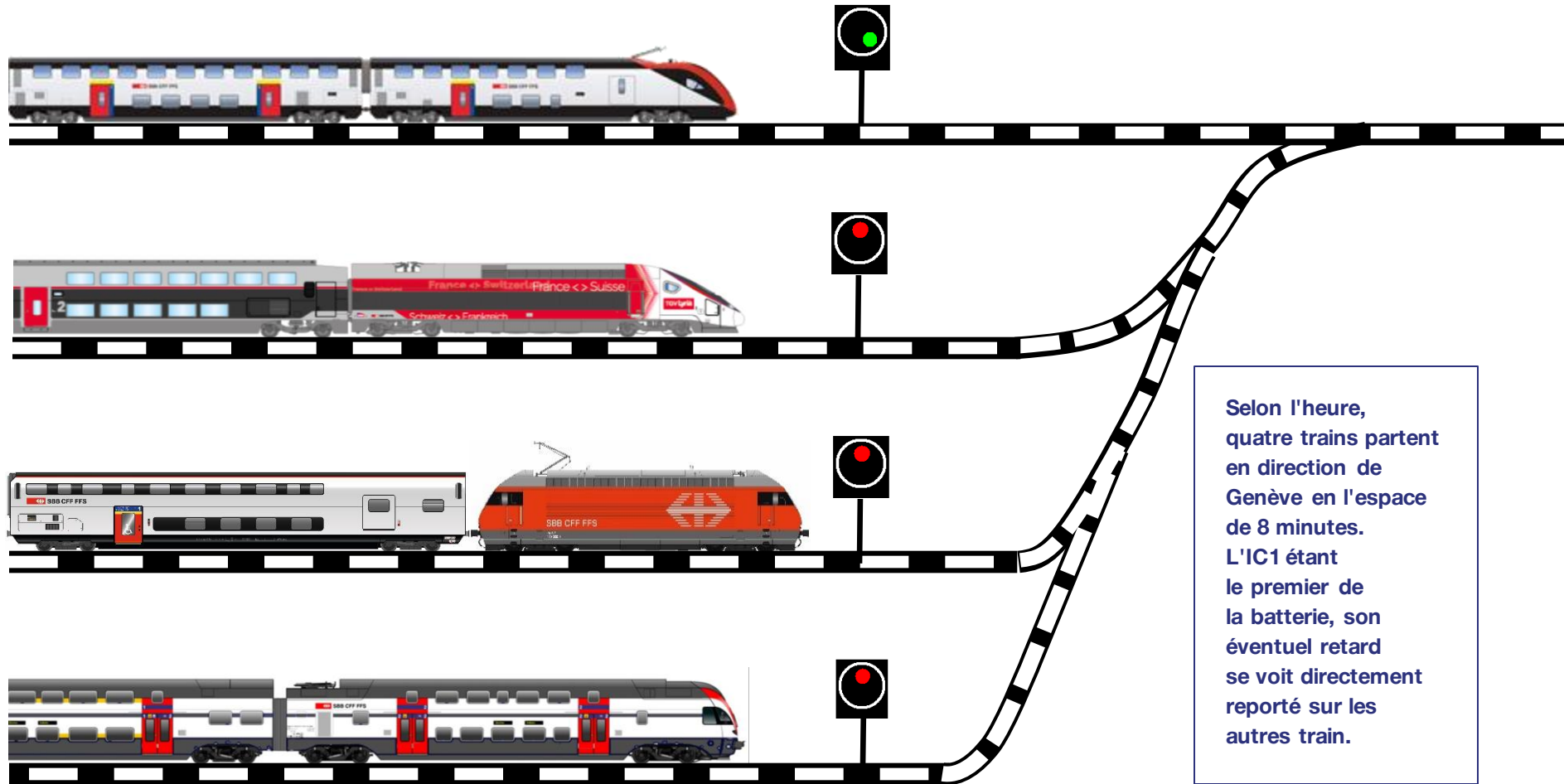
A	B	C	D	E	F	G
3	7	6	5	4	3	2
1	1	1	1	1	1	1

**IR90 13:48** Morges  
Nyon  
Genève

A	B	C	D	E	F	G	H
2	2	1	1	2	2	2	2

**RE 13:51** Renens VD  
Morges  
Allaman  
Genève

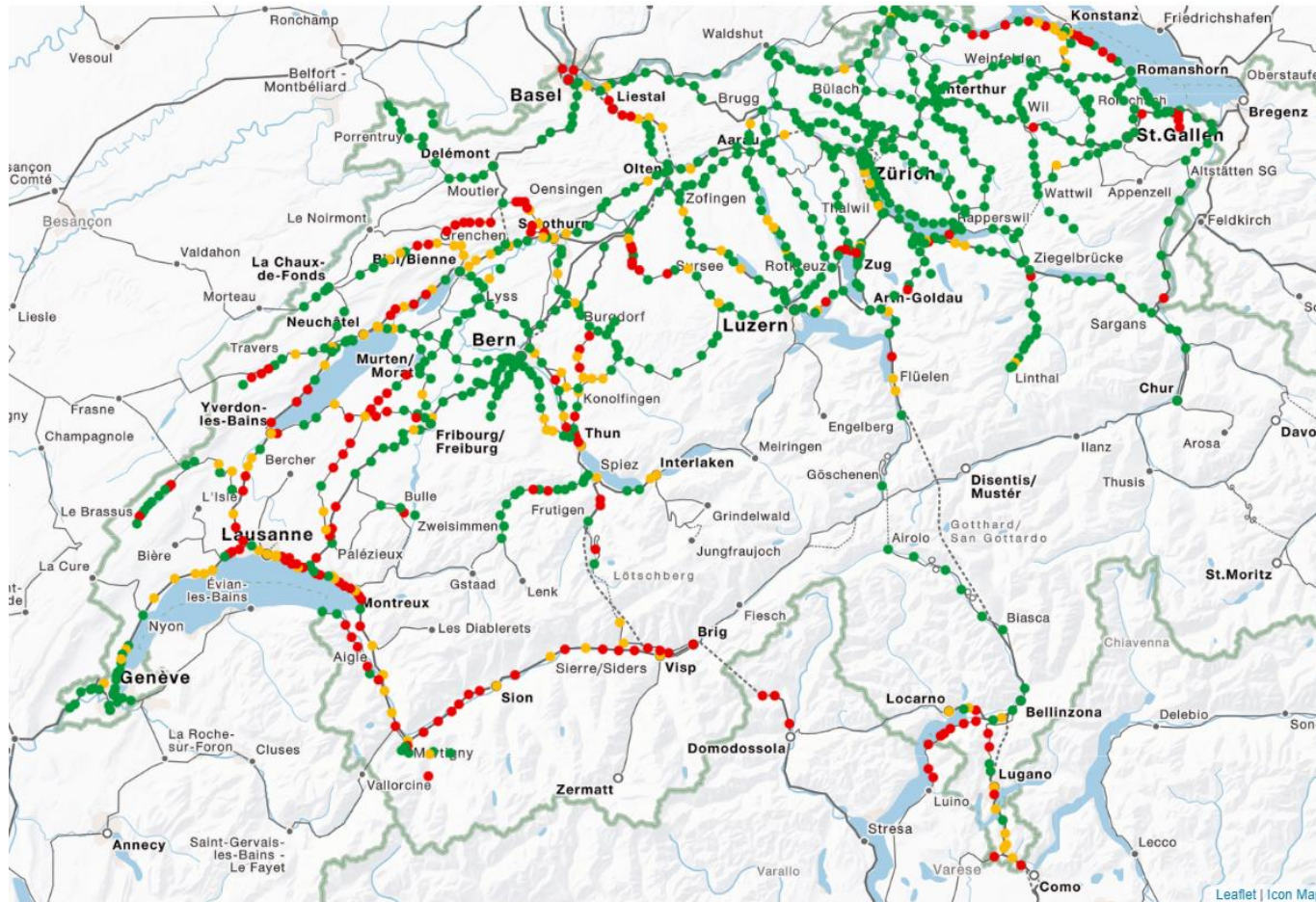
A	B	C	D	E	F	G	H
2	2	1	2	2			



Selon l'heure, quatre trains partent en direction de Genève en l'espace de 8 minutes. L'IC1 étant le premier de la batterie, son éventuel retard se voit directement reporté sur les autres train.



# Suisse occidentale: des valeurs de ponctualité inférieures à la moyenne nationale.

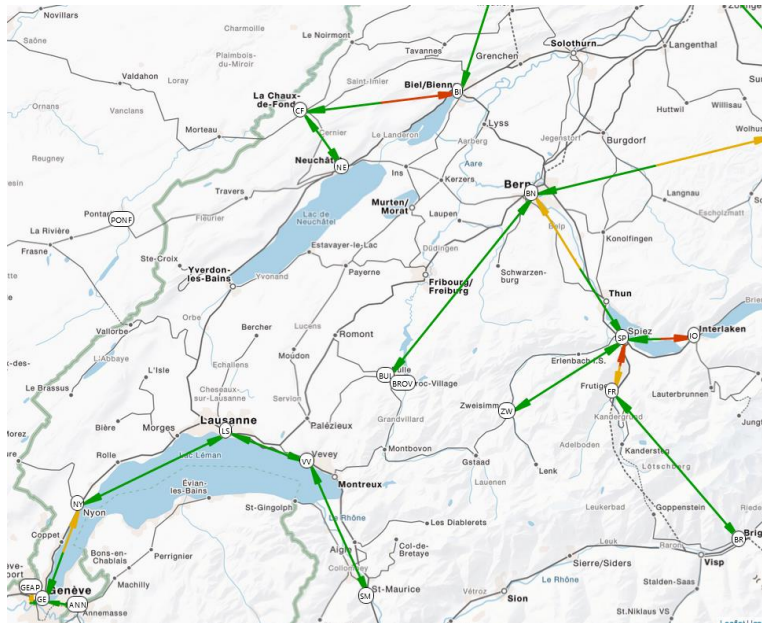


## Ponctualité 2022

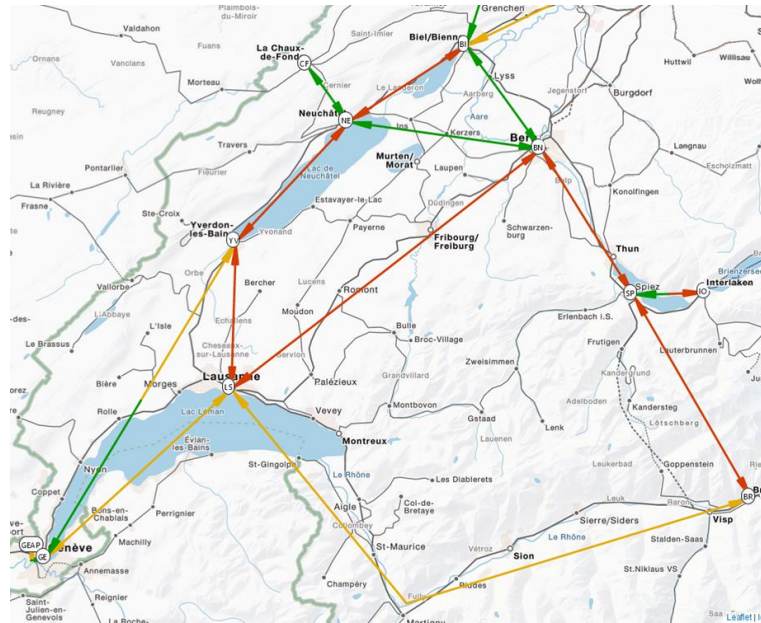
**Suisse**  
92.5%

**Suisse Romande**  
89.4%

# Ponctualité des trains grandes lignes 2022.



**RE**



**IC**

**IR**

**EC**

**TGV**

**Suisse**

90.4%

**IC1**

89.3%

dont 87.1% en Suisse Romande

**IC5**

87.6%

dont 85.8% en Suisse Romande

**IR15**

88.8%

dont 89.1% en Suisse Romande

**IR90**

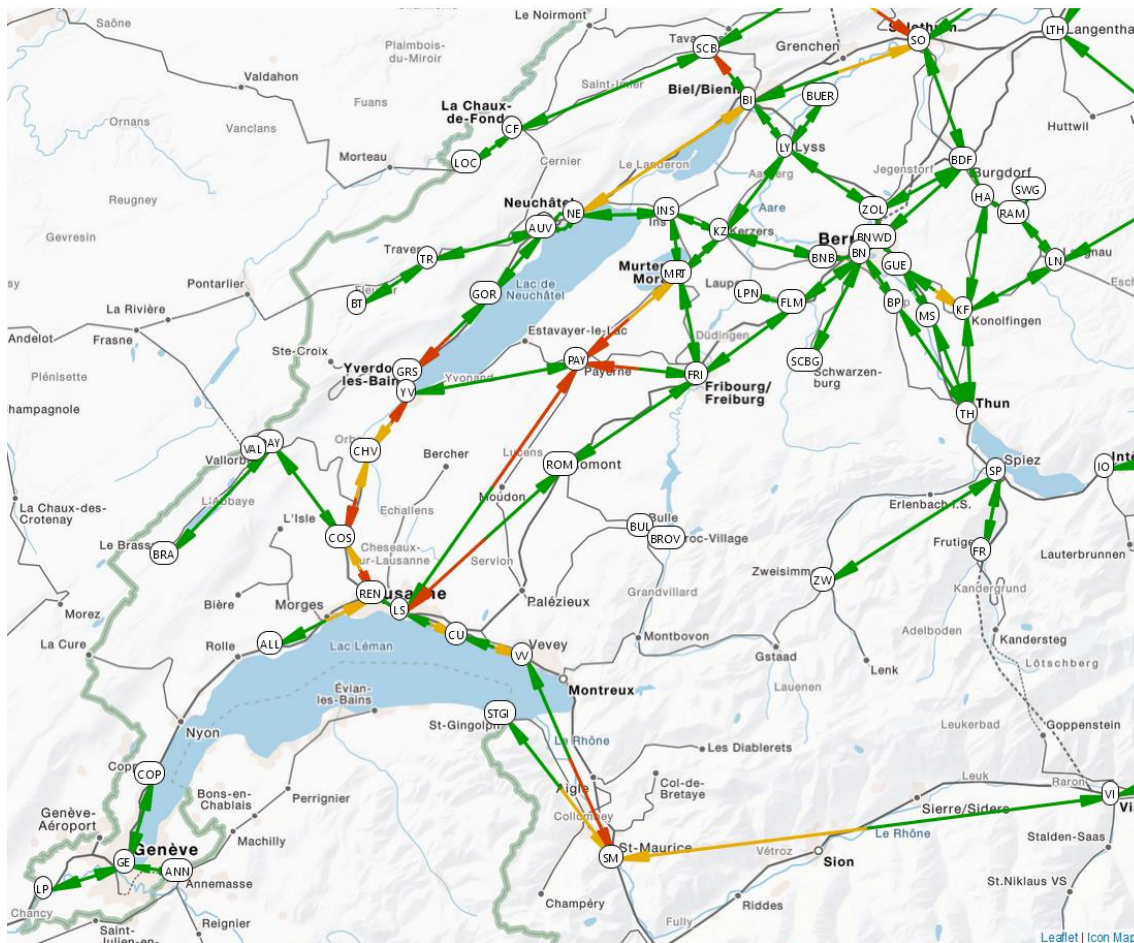
89.6%

**RE Annemasse – St-Maurice**

91.5%



# Ponctualité des trains RER et régionaux 2022.



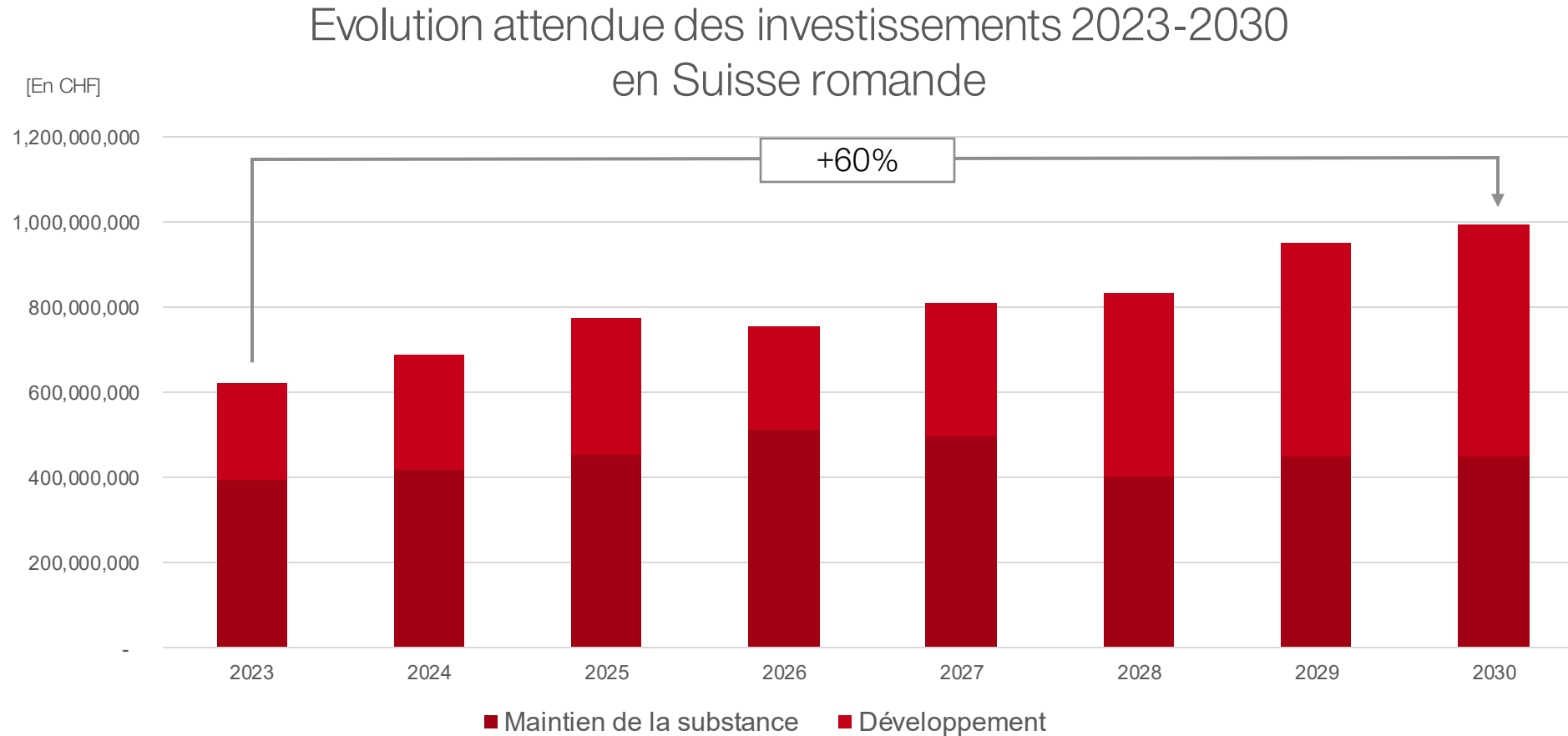
**Suisse**  
92.9%



**Suisse Romande**  
89.1%



# Des investissements en croissance pour les travaux en Suisse romande.



Etat de la planification au 20.04.2023 sous réserve des modifications de projet et des moyens alloués dans le cadre de la convention de prestations 25-28 et 29-32.

# Le nouvel horaire permet d'améliorer le déroulement des chantiers prévus dans les prochaines années.



Avec le nouvel horaire, la réserve travaux n'est plus utilisée pour pallier les aléas de l'exploitation, ce qui permet de réaliser certains chantiers en réduisant l'impact sur la clientèle.



Le nouvel horaire déplace le croisement de certains trains dans des périmètres moins touchés par des chantiers.



La nouvelle structure d'offre permet de ralentir les trains à proximité des chantiers et de réduire les ruptures de correspondances.



Certains trains ont une nouvelle politique d'arrêt (p.ex. IC5 vers Lausanne au lieu de Genève), libérant des capacités pour les chantiers sur des tronçons très sollicités.



# Des horaires spéciaux resteront toutefois nécessaires.

## Réserve supplémentaire

**Pour permettre la réalisation des chantiers de renouvellement et des projets de développement, de jour comme de nuit.**

Exemples:

Grands projets (gares comme Lausanne ou Genève, tunnels, etc.)

Entretien du réseau en particulier la nuit.

## Horaires spéciaux vacances/ week-ends

**Nécessaire lors de grands renouvellements et développements impliquant des fermetures partielles de voies.**

Exemples:

Renouvellement des voies et lignes de contact.

Projets complexes tels que la gare de Morges ou Villeneuve.

## Interruptions totales

**Restent incontournables lors de regroupement de gros chantiers sur une période donnée.**

Exemple:

Mise aux normes des gares (LHand) couplée à des réfections d'ouvrages d'art (tunnel, viaducs, etc.; comme entre Fribourg et Berne en 2025).

Ensemble, ils permettent d'atteindre les objectifs visant à:

- ✓ Maintenir le réseau au niveau de sécurité exigé
- ✓ Améliorer l'accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite
- ✓ Garantir une offre de qualité à la clientèle
- ✓ Rendre possible le développement de l'offre tel que prévu

# Extraits des nouveautés du nouvel Horaire 2025 sur le trafic grandes lignes

Yannick Parvex, secrétaire général de la CTSO

David Fattebert, directeur régional des CFF, Suisse romande



Horaire 2025

# Suisse occidentale

## Changements principaux du trafic grandes lignes

- A Nœud de Renens**  
Nouvel arrêt de trains grandes lignes et nœud de correspondances.
- B IC5 circule en direction de Lausanne uniquement**  
Relations directes Genève-Aéroport – Neuchâtel aux heures de pointe, sinon en correspondance chaque demi-heure à Renens.
- C Nouvelle liaison entre Vevey et Palézieux**  
Permet d'offrir la correspondance entre IR 15 et IR90, assurée actuellement à Lausanne.
- D RegioExpress prolongé jusqu'à Martigny**  
Permet une correspondance à Lausanne entre IC5 et RE, offerte actuellement sur l'IR90.





# FOCUS



1

HORAIRE 2025 (PAR RAPPORT À 2023)\*

# Voyage entre Genève et Lausanne



## Changement de train supplémentaire

Aucun



## Evolution du temps de parcours

<b>IC 1</b>	39' au lieu de 35' y compris arrêt à Renens
<b>IR 15</b>	43' au lieu de 42'
<b>IR 90</b>	43' au lieu de 42' avec arrêts à Nyon et Morges
<b>IR 90</b>	39' au lieu de 37' avec arrêt à Renens
<b>RE</b>	51' au lieu de 48'
<b>EC</b>	39' au lieu de 36'



## Nombre de relations par heure

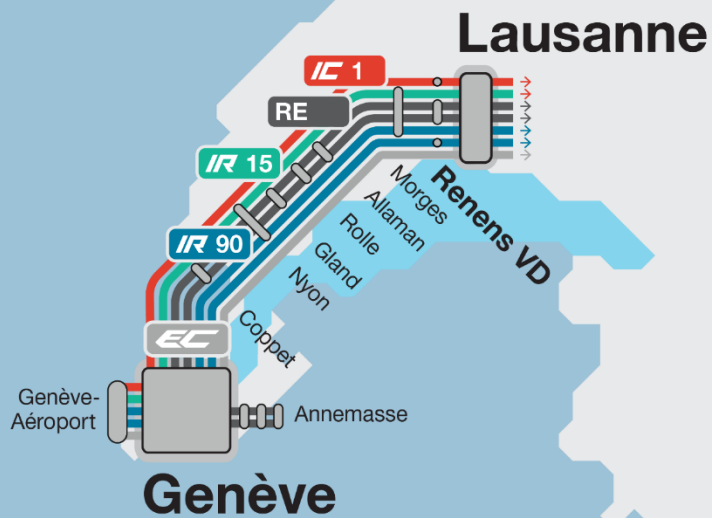
- 6 sans changement (inchangé)
- Perte de la 7<sup>e</sup> relation (correspondance à Morges RER VD – IC5)



## Principales modifications par rapport à l'horaire 2023

- Arrêt à Renens du **IC 1** et du **IR 90** rapide pour correspondance avec l'IC5
- 2 relations rapides par heure ( **IC 1** et **IR 90** rapide) entre Genève et Renens en 33' (contre 40' en 2023)
- Adaptations de l'horaire et des temps de parcours **IC 1** et **IR 90** jusqu'à +7' aux heures de circulation TGV ou **EC**

\* Trafic grandes lignes uniquement



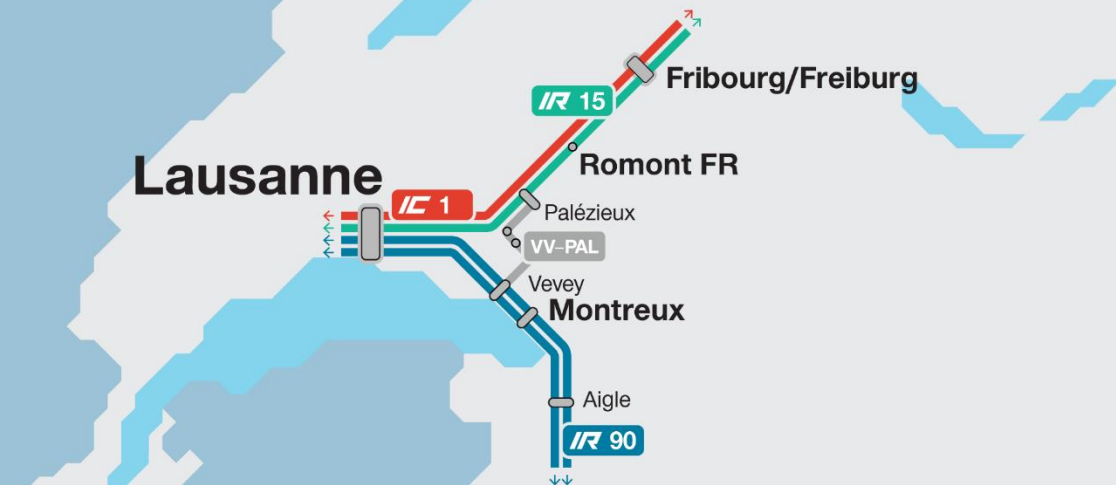




7

HORAIRE 2025 (PAR RAPPORT À 2023)\*

# Voyage entre Aigle et Fribourg/Freiburg



## Changement de train supplémentaire

- IR 90** + **IC 1** 1 changement à Lausanne (inchangé)
- IR 90** + **VV-PAL** + **IR 15** 2 changements à Vevey et Palézieux au lieu d'un seul à Lausanne



## Evolution du temps de parcours

- IR 90** + **IC 1** 1h24' au lieu de 1h25'
- IR 90** + **VV-PAL** + **IR 15** 1h20' au lieu de 1h27'



## Nombre de relations par heure

2 (inchangé)



## Principales modifications par rapport à l'horaire 2023

Accélération de la relation suite à la réduction du temps de correspondance à Lausanne, respectivement la chaîne de transport raccourcie via Vevey – Palézieux au lieu de Lausanne.



5

HORAIRE 2025 (PAR RAPPORT À 2023)\*

# Voyage entre Neuchâtel et Genève-Aéroport



## Changement de train supplémentaire

- IC 5 + IR 90** 1 changement à Renens au lieu de direct
- IC 5 + IC 1** 1 changement à Renens



## Evolution du temps de parcours

- IC 5 + IR 90** 1h26' au lieu de 1h19'
- IC 5 + IC 1** 1h26'

Liaison directe aux heures de pointe : 1h37'



## Nombre de relations par heure

- 1 avec changement à Renens au lieu de direct
- Une nouvelle 2<sup>e</sup> relation avec changement à Renens est offerte
- Une nouvelle 3<sup>ème</sup> relation (directe) est prévue aux heures de pointe



## Principales modifications par rapport à l'horaire 2023

Au lieu d'une relation directe par heure, nouvellement 2 relations avec changement à Renens et une relation directe aux heures de pointe.



10

HORAIRE 2025 (PAR RAPPORT À 2023)\*

# Voyage entre Neuchâtel et Martigny



## Changement de train supplémentaire

**IC 5** + **RE** 1 à Lausanne (inchangé), nouvellement sur le **RE** au lieu de l'IR90.



## Evolution du temps de parcours

**IC 5** + **RE** 1h46' au lieu de 1h40'



## Nombre de relations par heure

- 1 (inchangé).
- 2<sup>e</sup> (nouvelle) relation possible avec temps de parcours plus long (+17') grâce à la correspondance IC5 + IR90 à Lausanne en 18' lorsque le RE a son terminus à St-Maurice.



## Principales modifications par rapport à l'horaire 2023

**RE** prolongé de Vevey à Martigny.





6

HORAIRE 2025 (PAR RAPPORT À 2023)\*

# Voyage entre Sion et Berne



## Changement de train supplémentaire

**IR 90** + **IC 6** 1 changement à Viège (inchangé)  
**IC 8**



## Evolution du temps de parcours

**IR 90** + **IC 6** 1h31' au lieu de 1h26'

**IC 8** Départ de Berne aux 07 ou de Viège aux 54, cadence horaire

**IR 90** + **IC 6** 1h28' au lieu de 1h27'

Départ de Berne aux 34, ou de Viège aux 27, toutes les 2 heures



## Nombre de relations par heure

3 relations toutes les 2 heures (inchangé)



## Principales modifications par rapport à l'horaire 2023

L'horaire 2025 prend en compte l'adaptation des temps de parcours entre Berne et Brig (qui vise, dès 2025, à permettre la réalisation des nombreux chantiers prévus entre le nœud de Berne et Interlaken Ost/Brig).

# Horaire 2025.

L'horaire 2025 est conçu comme un horaire transitoire qui évoluera au gré des améliorations identifiées et discutées avec les partenaires.



Vise une meilleure ponctualité et donc une meilleure qualité de service aux clientes et aux clients.



Nécessite d'adapter le parcours des trains IC5 (ligne du Pied du Jura) et positionne Renens comme nouvelle gare de desserte du trafic grandes lignes sur l'axe Est-Ouest.



Introduit de nouvelles offres pour la clientèle.



Permet de nouvelles correspondances entre le trafic grandes lignes et le trafic régional qui voit son offre adaptée.



Prolonge les temps de parcours de quelques minutes entre les gares principales de Suisse occidentale pour faciliter la réalisation des nombreux chantiers planifiés, tout en réduisant leur impact sur la clientèle.

Merci.

