

Horaire 2025 en Suisse occidentale.

Ou comment améliorer la robustesse et la qualité de l'offre pour la clientèle malgré l'augmentation des travaux.

Situation

D'ici 2030, il est prévu d'investir environ six milliards de francs dans le réseau de Suisse romande. Ces investissements permettront d'entretenir le réseau, de le développer et de moderniser les gares afin d'augmenter l'attractivité des transports publics.

Depuis décembre 2004 et l'introduction de Rail 2000, l'horaire s'est continuellement enrichi de nouvelles offres et de trains supplémentaires. Or, la base de l'horaire, elle, n'a pas été actualisée. Il en résulte que les trains sont moins ponctuels en Suisse romande que dans le reste de la Suisse car :

- vu l'augmentation constante du nombre de voyageuses et voyageurs, il faut plus de temps qu'initialement prévu pour laisser entrer et sortir la clientèle des convois ;
- le réseau romand nécessite toujours plus de travaux de renouvellement des installations existantes. Leur augmentation est due à l'âge des infrastructures, significativement plus important qu'en moyenne nationale. En parallèle, d'importants chantiers de développement du réseau sont en cours dans les nœuds stratégiques ;
- dans le périmètre de ces nombreux chantiers, les trains doivent fréquemment être ralentis, perdant ainsi de précieuses minutes ;
- la technologie de compensation du roulis (WAKO) ayant été abandonnée, il ne sera pas possible de réduire les temps de parcours comme escompté.

Défis et points d'attention

Seule une réadaptation de la base horaire permettra de faire face à ces nombreux défis. Elle est nécessaire et exige, malheureusement, l'augmentation des réserves supplémentaires dans les temps de parcours. Ainsi, le réseau pourra absorber ce volume de chantiers tout en garantissant le fonctionnement de la chaîne de transport.

Comme l'horaire actuel n'offre plus aucune marge de manœuvre (de nombreuses correspondances ne sont aujourd'hui possibles qu'à la minute près), l'adaptation des temps de parcours nécessite une modification de la structure d'offre. L'horaire 2025 – mis au point par les CFF et l'ensemble des cantons de Suisse occidentale – est le résultat d'analyses et d'itérations approfondies menées durant plus d'une année. De nombreuses variantes ont été élaborées. La solution proposée est celle qui tient le mieux compte à la fois des contraintes et des besoins de la clientèle. Parmi toutes les adaptations, les partenaires regrettent d'une même voix la suppression provisoire de la liaison directe de l'IC5 circulant entre les villes du Pied du Jura et Genève et nécessitant donc un changement à Renens (voir encadré). Des trains directs aux heures de pointe du matin et du soir sont cependant maintenus.

Ce nouvel horaire impliquera de nouvelles habitudes de mobilité ; il représentera ainsi le plus grand changement d'horaire en Suisse occidentale depuis Rail 2000.

Points d'amélioration – L'offre dans l'horaire 2025 en trois points

Les partenaires du projet, à savoir les CFF et les cantons rassemblés sous l'égide de la CTSO, ont élaboré ensemble un horaire transitoire et évolutif. Ils apporteront, dans le cadre d'un processus continu, de nouvelles modifications de l'horaire, dès que cela sera rendu possible avec, par exemple, la mise en service de nouvelles infrastructures ou de nouveaux trains. Évolutif, ce nouvel horaire est le résultat d'un compromis équilibré parvenant à satisfaire chaque canton, même s'il comporte des inconvénients dans des cas spécifiques.

Le nouvel horaire garantit non seulement une meilleure ponctualité, et donc une offre de meilleure qualité pour la clientèle, mais aussi :

- plus de marge de manœuvre dans le système, pour permettre de réaliser les travaux prévus d'entretien et de développement du réseau en réduisant les impacts des travaux pour la clientèle ;
- de nouvelles correspondances à Renens, nouveau hub de première importance au cœur du réseau romand et faisant désormais partie intégrante du nœud de Lausanne ; un accès direct à l'ouest lausannois et aux portes de l'Unil/EPFL depuis Genève, le Valais, Neuchâtel, Fribourg, Bienne et Berne, ainsi que Delémont dès 2026 ;
- une nouvelle liaison entre Vevey et Palézieux, connectant plus rapidement le Chablais/Valais à la ligne du Plateau en direction de Fribourg et Berne ;
- quatre relations grandes lignes par heure entre Aigle et Genève, au lieu de trois aujourd'hui, avec une répartition horaire formant quasiment une cadence au quart d'heure entre Morges et Aigle ainsi qu'entre Nyon et Genève ;
- une cadence semi-horaire systématique entre le Pied du Jura et Lausanne ; dès décembre 2025, l'introduction de la liaison directe Bâle–Bienne–Lausanne à une cadence horaire, avec une cadence semi-horaire entre Bienne et Bâle ;
- des correspondances entre le Pied du Jura et Genève toutes les 30 minutes avec changement à Renens ; le maintien de trains directs aux heures de pointe du matin et du soir ;
- le prolongement des RegioExpress de l'Arc lémanique en direction de Martigny ;
- une meilleure desserte du RegioExpress au cœur de Genève ;
- une nouvelle offre régionale, à l'heure, entre Neuchâtel et Yverdon, avec correspondance avec le trafic grandes lignes à Yverdon ;

10. dans la Broye, des lignes décalées de 15 minutes, sauf dans la région de Chiètres (Kerzers); une cadence semi-horaire est proposée entre Neuchâtel et Fribourg, ainsi qu'une nouvelle relation semi-horaire entre Yverdon et Lausanne via Payerne-Fribourg-Romont-Palézieux pour assurer la correspondance avec le trafic grandes lignes à Yverdon et Fribourg.

L'ensemble de la planification du trafic régional ainsi que les correspondances entre les trains, les trains régionaux et les bus sont en cours d'analyse par les partenaires concernés, à savoir les services de la mobilité cantonaux, les CFF et les entreprises de transport régionales. Ces travaux dureront jusqu'à la fin de l'année 2023. En outre, le financement des conséquences sur l'offre régionale doit également être discuté entre les co-commanditaires du trafic régional, c'est-à-dire la Confédération et les cantons.

Perte de la liaison directe IC5 systématique entre le Pied du Jura et Genève.

Dans ces nouvelles conditions, il est impossible de faire circuler les IC5 de façon systématique dans de bonnes conditions, en particulier sur l'axe Lausanne-Genève, très sollicité par les trafics grandes lignes, régional et marchandises, et jusque dans le nœud de Genève. Cette gare sera également en travaux pendant de nombreuses années. Aussi, le nouvel horaire 2025 ne peut plus offrir de liaison directe toutes les heures entre Genève et Zurich par le Pied du Jura. En revanche, l'IC5 desservira chaque demi-heure le Pied du Jura et Lausanne, avec une correspondance à Renens pour Genève. Si la cadence à la demi-heure en direction de Lausanne est réjouissante, la disparition de la liaison directe systématique est regrettable. Elle est le fruit d'un compromis visant à assurer la capacité nécessaire (cf. graphique Répartition de la demande) et la fiabilité de l'offre sur l'Arc lémanique. Il s'agit par ailleurs d'une situation provisoire. Dès que l'infrastructure le permettra, la liaison directe sera réintégrée à l'horaire.

- Aujourd'hui, les personnes voyageant entre Neuchâtel et Genève disposent chaque heure d'une liaison sans changement en 1 h 09 ainsi que d'une autre, avec un changement à Lausanne, en 1 h 36. Dans l'horaire 2025, elles disposeront de deux liaisons par heure, avec un changement à Renens, en 1 h 17.
- Cette cadence semi-horaire, que ce soit pour Lausanne ou Genève, sera également à la disposition des voyageuses et voyageurs à destination ou en provenance de Bienne et de Delémont, par exemple. À Lausanne, la correspondance entre les trains IC5 (ligne du Pied du Jura) et la Riviera ou le Bas-Valais sera désormais possible chaque demi-heure avec les trains RegioExpress.
- Des liaisons directes sont maintenues aux heures de pointe du matin et du soir à raison de trois trains directs dans le sens Neuchâtel-Genève-Aéroport le matin et de trois trains directs en direction de Neuchâtel le soir. En sens inverse, un train direct circulera le matin aux heures de pointe entre Genève-Aéroport et Neuchâtel, et le soir entre Neuchâtel et Genève-Aéroport.

Répartition de la demande sur les sections du triangle Morges-Bussigny-Renens

