



## Changement d'horaire: comment l'horaire est-il conçu?

**Un changement d'horaire, c'est l'aboutissement d'un travail de planification très complexe sur plusieurs années. En 2020, son élaboration a été un véritable défi à cause du coronavirus.**

Texte: Christine Spirig | Photos: SBB/CFF/FFS, Raffael Waldner

**Le 13 décembre 2020, on change d'horaire.**

Toutes les informations relatives au nouvel horaire sont regroupées sur le [site Internet des CFF](#).

L'[horaire en ligne](#) est toujours le dernier en date.

Près de 300 collaboratrices et collaborateurs des CFF chargés de la planification de l'infrastructure ainsi que de nombreux homologues des entreprises de transport ferroviaires participent au changement d'horaire. Marc Marlétaz, responsable Planification CFF pour la région Centre, sur le site d'Olten, compare volontiers l'élaboration de l'horaire à un engrenage: «Nous travaillons main dans la main, et chaque rouage est essentiel pour que l'ensemble fonctionne.»



«L'élaboration de l'horaire m'évoque un engrenage. Chaque rouage est important pour que l'ensemble fonctionne.» Marc Marlétaz

### Des chantiers mis à l'arrêt en raison du coronavirus

«Cette année, le confinement a entraîné divers reports dans les préparatifs du changement d'horaire», explique Marc Marlétaz. «Nous avons notamment dû interrompre un certain nombre de chantiers sur le réseau ferroviaire afin d'assurer la sécurité du personnel de chantier. En conséquence, il y aura exceptionnellement deux changements d'horaire en 2020/2021: le changement d'horaire habituel le 13 décembre 2020, puis sa finalisation au printemps.»

D'après Marc Marlétaz, le processus complet du concept à l'horaire dure une vingtaine d'années. Tout commence avec l'Office fédéral des transports (OFT). En collaboration avec les cantons et les entreprises de transport, ce dernier élabore un concept fixant les chantiers d'infrastructure et les sillons des trafics voyageurs et marchandises pour une période définie. Le Parlement vote ensuite le concept d'offre et le financement des aménagements nécessaires. Le concept actuel concerne l'horizon 2025. En 2021, on publiera le concept pour 2035. «Cette coordination nous permet un développement continu et très ciblé des transports publics en Suisse», affirme Marc Marlétaz avec conviction. «Année après année, nous nous rapprochons progressivement de notre objectif.»

### Teste tes connaissances sur le changement d'horaire!

Combien de collaboratrices et collaborateurs des CFF travaillent à l'élaboration de l'horaire?

a) 750

b) 300

c) 80

Envoyer →



Scannez ce QR Code pour participer au quiz.

Combien de temps faut-il pour élaborer un horaire à partir d'un concept?

a) 20 ans

b) 3 ans

c) 12 ans

Envoyer →



Scannez ce QR  
Code pour  
participer au quiz.

Combien de «conflits» concernant l'année 2021 a-t-il fallu résoudre?

a) 79

b) 1257

c) 424

Envoyer →



Scannez ce QR  
Code pour  
participer au quiz.



## Pas d'horaire sans conflits

Concrètement, la mise en œuvre d'une année horaire s'organise aussi sous la responsabilité de l'OFT, en coopération avec les cantons, les entreprises de transport ferroviaire, les gestionnaires de l'infrastructure et d'autres entreprises de transport. La date opportune pour introduire une nouvelle étape d'aménagement de l'offre dépend de nombreux facteurs: acquisition de matériel roulant, aménagements du réseau, infrastructure, financement...

Douze mois environ avant le changement, l'horaire annuel est concrétisé sous la surveillance du service indépendant d'allocation des sillons. En avril, une fois que les entreprises de chemin de fer ont commandé leurs relations, les responsables de la planification aux CFF doivent les vérifier et résoudre les conflits éventuels. «Nous sommes régulièrement confrontés à des conflits lorsque plusieurs commanditaires aimeraient emprunter les mêmes tronçons au même moment. Notre travail consiste alors à trouver une solution satisfaisante pour chacun», explique Marc Marlétaz.

«Notre travail consiste à trouver une solution satisfaisante pour chacun.»

### Les clients ont aussi leur mot à dire

Pour Marc Marlétaz, arriver à concilier tous les intérêts, changements et attentes et à les coordonner avec l'ensemble des entreprises de transport constitue un travail harassant. En plus, le changement d'horaire est un phénomène européen: il faut donc aussi inclure les entreprises de chemin de fer étrangères dans le processus d'élaboration. Sans oublier les besoins des clients!

Une première ébauche du nouvel horaire est présentée au public début juin. Pendant environ deux semaines, les clients ont la possibilité de donner leur avis sur le projet d'horaire. Les cantons collectent les prises de position, les dépouillent et les soumettent aux entreprises de transport ferroviaires concernées. La planification CFF contrôle la faisabilité des demandes. «Nous essayons de cerner les besoins tout au long de l'année, en fonction des réactions-clients et des enquêtes», précise Marc Marlétaz. «C'est important parce que les Suisses et les Suissesses tiennent énormément à leurs transports publics.»

«Le changement d'horaire est un processus perpétuel.»

*Marc Marlétaz*

Sera-t-il soulagé quand le nouvel horaire s'appliquera enfin, le 13 décembre? «C'est là que commence l'épreuve du feu», explique Marc Marlétaz. C'est la période des améliorations et des ajustements mineurs. Les travaux pour l'horaire 2022 ont en outre déjà commencé. «Le changement d'horaire est un processus perpétuel», conclut Marc Marlétaz, «mais c'est ce qui le rend aussi palpitant.»

## **Principales améliorations du nouvel horaire.**

### **International**

Six trains EuroCity quotidiens circulent désormais entre Zurich et Munich dans chaque sens de circulation. Le temps de parcours diminue de 45 minutes. Les voyageurs en provenance de Bâle profitent d'une deuxième relation EC directe par jour via Lucerne à destination de Milan. Le trajet de Zurich à Milan dure maintenant 3 heures et 17 minutes. L'offre de Zurich vers Milan est étoffée à dix relations directes quotidiennes.

### **Suisse romande**

La majorité des trains Intercity de la ligne IC1 entre Genève-Aéroport et Saint-Gall, via Lausanne, Fribourg et Berne, et qui proposeront jusqu'à 360 places assises supplémentaires par convoi. En parallèle, la ligne du Simplon accueillera plus de trains à deux étages, renforçant ainsi l'offre sur cet axe : jusqu'à douze trains par jour, contre six actuellement, seront assurés par du matériel à deux étages.

### **RER Vaud**

Aigle sera desservie chaque demi-heure par les trains des lignes S2 (Vallorbe-Aigle) et S5 (nouvellement Grandson-Aigle) du RER Vaud. Le réseau fera aussi l'objet de quelques changements de lignes et les dessertes des gares de Villette, Rivaz, St-Saphorin et Bossière seront modifiées. De nouvelles rames FLIRT seront également mises en circulation sur le RER Vaud dans le courant de l'an prochain. La ligne S22 reprendra les liaisons d'heures de pointe entre Vallorbe et Lausanne.

### **Fribourg -Yverdon-les-Bains et Neuchâtel-Bienne**

Sur la ligne S30 du RER Fribourg | Freiburg, la cadence à la demi-heure sera prolongée en soirée jusqu'à la fin du service ainsi que toute la journée les week-ends entre Fribourg/Freiburg et Yverdon-les-Bains.

Un train régional supplémentaire, tôt le matin, effectuera une liaison aller et retour entre Neuchâtel et Bienne.

### **Le Verbier Express reprendra du service cet hiver**

L'offre de loisirs du Verbier Express, qui permet de se rendre à Verbier depuis l'Arc lémanique sans changement jusqu'au Châblé, sera reconduite du 19 décembre 2020 au 5 avril 2021 les samedis, dimanches et jours fériés, ainsi que le 31 décembre 2020.

### **Reprise de l'offre normale du Léman Express en avril**

Le Léman Express vivra, le 13 décembre prochain, son premier changement horaire, un an après sa mise en service. Sous réserve de l'évolution de la situation sanitaire COVID-19, dès le mois d'avril 2021, l'entier de l'offre Léman Express sera réintroduite grâce à l'obtention définitive d'un effectif suffisant de conducteurs CFF formés à la conduite des trains transfrontaliers.

### **Tessin**

Le temps de parcours Zurich-Lugano passe sous la barre des deux heures. Le Schweizerische Südostbahn AG (SOB) dessert en alternance Bâle-Bellinzone et Zurich-Bellinzone via Arth-Goldau par la ligne panoramique du Saint-Gothard à la cadence horaire, et poursuivra jusqu'à Locarno à partir du 5 avril. De plus, le RER tessinois circulera à la cadence semi-horaire dans le triangle Lugano-Bellinzone-Locarno à partir du 5 avril 2021.