

Communiqué de presse

Nouveau projet d'offre 2035 consolidé : il faut renvoyer la copie

L'Office fédéral des transports (OFT) a publié sur son blog les premiers éléments en lien avec le nouveau projet d'offre 2035 consolidé. Les temps de parcours allongés de l'horaire 2025 en Suisse occidentale ne sont pas corrigés et deviennent une nouvelle référence. Pire les volontés exprimées et validées à maintes reprises par les Chambres fédérales et le peuple ne sont pas retenues. C'est tout simplement inacceptable. OUESTRAIL recommande à la Région de planification OUEST et à la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) de refuser ce projet d'offre consolidé dans cette mouture.

[Monthey, 12 juin 2024] Malgré la réalisation des aménagements ferroviaires décidés par le Parlement, les temps de parcours sont toujours prolongés entre Lausanne et Berne, entre Lausanne et Viège et entre Lausanne et Biel/Bienne dans le projet d'offre consolidé proposé par l'OFT. La nouvelle mouture du projet d'offre 2035 s'affranchit donc des décisions prises par le peuple suisse et les Chambres fédérales depuis quatre décennies et ne propose aucune infrastructure permettant de retrouver un nœud de correspondance complet à Lausanne, perdu avec l'horaire 2025.

En effet, dès 1985 avec le message Rail 2000, puis lors de la votation populaire de 1987, un temps de parcours inférieur à 60 minutes entre Lausanne et Berne a été décidé pour intégrer la Suisse occidentale dans la modernisation de l'offre ferroviaire. Il s'agissait principalement d'une nouvelle ligne de Vauderens à Matran permettant un temps de parcours de 55 minutes. Le programme Rail 2000 a été redimensionné à la suite des surcoûts des principaux projets :

- Sur l'axe du Pied-du-Jura, le redimensionnement a conduit à utiliser une technologie d'inclinaison des caisses des trains (ICN) pour gagner les précieuses minutes sans investir massivement dans l'infrastructure.
- Sur l'axe Lausanne–Berne, la principale infrastructure entre Siviriez et Matran a été reportée dans la seconde étape du programme Rail 2000, redimensionnée elle-aussi pour donner le programme ZEB, acronyme de « zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ». L'engagement de trains à inclinaison des caisses est là aussi privilégié pour limiter les investissements dans l'infrastructure, décision retenue par le Parlement en 2009. Le temps de parcours projeté est alors de 54 minutes.

Les responsables se rendent compte dès 2010 que ces trains n'offriront pas les capacités suffisantes de transport entre Genève et Lausanne, ainsi qu'entre Berne et Winterthur. La solution est abandonnée au profit d'une nouvelle technologie de compensation de roulis pour des trains à deux étages (WAKO), plus capacitaires. Le temps de parcours projeté n'est plus aussi ambitieux avec 61 minutes entre Lausanne et Berne. L'infrastructure doit être néanmoins adaptée notamment pour la reprise des charges supplémentaires dans les courbes avec ce système, qu'on annonçait révolutionnaire.

En juillet 2022, les CFF abandonnent la technologie WAKO [communiqué de presse d'OUESTRAIL du 1er juillet 2022]. Si la décision semble raisonnable avec les risques encourus, elle remet totalement en cause la structure de l'offre en Suisse occidentale. En 2023, les CFF demandent à revoir les temps de parcours pour améliorer la ponctualité et permettre la réalisation des nombreux chantiers. Le temps de parcours de 66 minutes en 2022 augmentent à 69 minutes dans l'horaire de chantier 2025 présenté en mai 2023. Le nouveau projet d'offre consolidé propose un temps de parcours de 68 minutes et aucun investissement sur cette ligne.

Il y a lieu aujourd'hui de proposer une mise en œuvre rapide d'une nouvelle infrastructure et de rattraper le retard pris par ces erreurs de planification à répétition. La Suisse occidentale est clairement impactée par cette situation et doit demander qu'une première étape avec une

ligne Romont–Fribourg (gain 4 à 5 minutes) soit intégrée comme mesure de réparation immédiatement dans le message 2026, afin de remettre un nœud de correspondance intégrale à Lausanne, ainsi qu'une infrastructure plus agile et plus capacitaire. Sur l'axe du Pied-du-Jura, une solution doit être proposée pour le remplacement des trains à caisse inclinable (ICN) qui ne figurent plus dans ce projet d'offre consolidé, augmentant le temps de parcours de près de 4 minutes.

« La Confédération doit proposer rapidement une solution durable, un avancement soutenu des études ainsi que les moyens financiers pour une remise en état de la situation 2022 » demande Damien Cottier, Président d'OUESTRAIL.

Il convient de proposer pour la suite les réductions de temps de parcours adoptés successivement par les Chambres et le peuple. Les infrastructures permettant la substitution des gains de temps de parcours WAKO et ICN devront être proposées dans le message 2030.

Contacts pour la presse

Damien Cottier, Président OUESTRAIL, Conseiller national
Delphine Klopfenstein-Broggini, Vice-Présidente OUESTRAIL, Conseillère nationale
Brenda Tuosto, Vice-Présidente OUESTRAIL, Conseillère nationale
Pascal Broulis, Vice-Président OUESTRAIL, Conseiller aux États
Charles Juillard, Vice-Président OUESTRAIL, Conseiller aux États