

Liestal, le 17 juin 2023

Assemblée générale de la CITraP Suisse

La CITraP dit non à la plus grande détérioration de l'horaire de tous les temps

Depuis peu, le concept d'offre révisé de l'OFT pour le trafic ferroviaire à longue distance pour l'année 2035 (AC 2035) circule dans les milieux spécialisés. Il entraînerait des détériorations massives pour la clientèle dans une grande partie de la Suisse : des temps de parcours parfois nettement plus longs, de moins bonnes correspondances dans les grands nœuds de correspondance, l'abandon des trains pendulaires rapides ainsi que des changements plus fréquents aux frontières nationales pour les liaisons internationales. La CITraP rejette fermement ce concept d'offre et exige une "révision de la révision". Les 19 milliards de francs accordés par le Parlement jusqu'en 2035 pour l'extension du réseau ferroviaire doivent conduire à des améliorations pour les clients, et non à des détériorations.

Le concept d'offre révisé est la conséquence de l'abandon de la compensation du roulis pour les nouveaux trains grandes lignes, mais aussi de la révision des paramètres de planification de l'OFT pour la planification des horaires avec des temps de parcours plus longs, des temps d'arrêt plus longs dans les gares, l'abandon des trains pendulaires ainsi que des valeurs d'accélération plus lentes pour les trains. L'OFT a informé à ce sujet fin février 2023. Conséquence : le concept d'offre actuel pour les années postérieures à 2035 selon l'arrêté fédéral du 21 juin 2019 n'est "plus praticable".

Le concept d'offre révisé pour 2035 prévoit entre autres les détériorations suivantes (pour plus de détails : voir annexe) :

- Allongement sensible des temps de parcours et des temps d'arrêt en trafic grandes lignes.
- Allongement massif du temps de parcours de 20 minutes sur la ligne du pied du Jura Genève-Bâle et d'au moins 30 minutes sur la ligne Zurich-Munich.
- Mauvaises correspondances dans de nombreuses gares de jonction, notamment Lausanne, Neuchâtel, Olten, Lucerne, St-Gall, à Berne, correspondances nettement moins bonnes en direction de l'Oberland bernois
- Suppression des liaisons directes de la Suisse romande vers Lucerne
- Transfert inacceptable des trains Railjet de Zurich à Vienne sur la ligne plus lente de 40 minutes via St. Margrethen
- Plus de trains IC/EC de Bâle-Olten-Lucerne vers le Tessin (uniquement des correspondances).
- Suppression de l'alternance Arth-Goldau (les trains partent alternativement de Zurich ou de Lucerne via la ligne de base ou la ligne de montagne vers le sud et inversement).
- Dégradation considérable de la desserte internationale. Ainsi, les trains en provenance d'Allemagne et de France ne circuleront plus que jusqu'à Bâle CFF, où les voyageurs

devront à l'avenir changer de train. Même le TGV en provenance de Paris ne devrait pas continuer jusqu'à Zurich. Pour la CITraP, c'est hors de question.

Si seule une fraction de ce qui est visible dans les documents de l'OFT est mise en œuvre, la Suisse sera confrontée à la plus grande détérioration de l'horaire de tous les temps. Nous ne gagnerons ainsi aucun passager, nous les ferons fuir.

La CITraP exige que le nouveau concept d'offre 2035 soit retiré et massivement remanié par l'OFT. Elle demande que les temps de parcours actuels des trains grandes lignes restent valables à l'avenir. Pour la CITraP, il n'y a aucune raison de "ralentir" systématiquement le système ferroviaire. La CITraP demande que des trains pendulaires rapides continuent de circuler sur la ligne du pied du Jura et que les offres attractives actuelles soient maintenues. Pour ce faire, une acquisition de remplacement pour les trains pendulaires (remplacement des ICN) doit être lancée au cours de cette décennie avec une mise en service à partir de 2040. Afin de gagner des réserves de temps de parcours supplémentaires ou de pouvoir réaliser ponctuellement des gains de temps de parcours, il convient d'acquérir des trains plus fortement motorisés dans le trafic grandes lignes comme dans les RER et d'adapter les lignes appropriées à des vitesses plus élevées. Pour compenser l'abandon de la technique pendulaire sur les nouveaux trains à deux étages du trafic grandes lignes, il convient de réaliser en priorité de nouvelles lignes entre Lausanne et Fribourg ainsi qu'entre Winterthur et St-Gall.

Florence Brenzikofer élue présidente de la CITraP

L'assemblée générale a élu à l'unanimité la conseillère nationale Florence Brenzikofer comme nouvelle présidente de la CITraP Suisse. Florence Brenzikofer est conseillère nationale des Verts depuis 2019 et membre de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national depuis avril 2022. L'une de ses priorités en matière de politique des transports est la politique tarifaire. Elle a formulé ses objectifs comme suit lors de l'AG : "En matière de tarification, nous avons aujourd'hui affaire à un patchwork bigarré. Pour renforcer les TP par rapport au TIM, il faut une offre simple et avantageuse pour tous dans toute la Suisse. C'est la seule façon d'atteindre les objectifs climatiques dans le domaine des transports".

Le président sortant, Christoph Wydler, a rendu hommage à son élection : "Je me réjouis que nous ayons pu gagner Florence Brenzikofer pour la CITraP. Cela renforce de manière décisive la CITraP en tant que principale organisation de clients des transports publics au niveau national". Christoph Wydler a été honoré pour les services qu'il a rendus à la CITraP. Il reste actif pour la CITraP en tant que vice-président. Le deuxième vice-président, Hans Meiner, a été confirmé dans ses fonctions.

Pour de plus amples informations :

- Florence Brenzikofer, tél. 079 797 48 69
- Christoph Wydler, tél. 079 602 85 07

Analyse détaillée du concept d'offre révisé 2035 de l'OFT

Pied du Jura Genève-Bâle / Zurich

- Allongement du temps de parcours de 18 minutes entre Bâle et Genève par rapport à aujourd'hui.
- Allongement du temps de parcours de 6 minutes Lausanne-Zurich.
- Pas d'offre Genève-Zurich via le pied sud du Jura faute de correspondance à Bienne.
- L'inversion du nœud de départ des IC 5 / 51 a pour conséquence que les trains n'arrivent pas à l'heure / à la demi-heure à Zurich et à Bâle, mais aux minutes 15/45. Il en résulte une détérioration de la plupart des correspondances et donc un allongement supplémentaire des temps de trajet de 15 minutes.
- L'inversion du IR 51 a probablement pour conséquence que l'ensemble du trafic RER NWCH doit également être replanifié et que les liaisons actuelles et futures ne fonctionnent plus.
- Les IR 51 ne pourront plus se croiser sur la double voie Duggingen-Grellingen en cours de construction. D'autres tronçons à double voie seront sans doute inévitables.

Bâle / Zurich / Lucerne-Lucerne-Gothard

- Conduite de tous les IC / EC Bâle-Tessin-Milan via Zurich. Charge plus importante du nœud de Zurich, dévalorisation du nœud de Lucerne. Les passagers Bâle / Zurich - Tessin ne se répartissent plus que sur un train au lieu de deux.
- Compte tenu du fait qu'avec la gare souterraine de Lucerne, le trajet Bâle-Gothard via Lucerne est 20 minutes plus rapide que via Zurich, c'est un signe politique totalement erroné.
- Prolongation du temps de parcours de l'IC Bâle-Lucerne de 3-4 minutes. Si l'on ajoute à cela le départ plus tardif de Bâle, les correspondances importantes (entre autres zb, bateau) sont perdues à Lucerne. L'horaire du zb devrait être reconstruit, probablement avec de nouvelles infrastructures et/ou plus de matériel roulant.
- La renonciation à l'alternance des trains à Arth-Goldau est hors de question et doit être rejetée.
- La variante avec renonciation à l'IC Bâle-Lucerne et remplacement par 2 trains IR avec 4 arrêts intermédiaires, avec un temps de parcours de 1:12 h, sans liaison directe vers Arth-Goldau et le Gothard et avec seulement de mauvaises correspondances RER est à notre avis absolument hors de question.

Suisse romande / Valais

- Certaines détériorations de l'horaire Romandie 2025 sont corrigées, de nouvelles erreurs apparaissent, par exemple
- La ligne du pied du Jura IC 5 reste limitée à Lausanne-Zurich-Romanshorn. Pas de correspondances à Bienne depuis Genève. Allongement important du temps de parcours en raison de l'abandon des trains pendulaires. Perte de la plupart des correspondances en raison de la suppression du créneau d'une demi-heure à Zurich.
- Pas de correspondances judicieuses dans le nœud de Neuchâtel.
- Lausanne-Brigue : prolongation du temps de parcours de 3 minutes.
- Les EC Milan-Genève deviennent insupportablement lents (+ 20 minutes de Brigue à Genève).

Bâle-Zurich-Coire / Suisse orientale)

- Il est agréablement surprenant de constater que Bâle-Zurich est probablement la seule ligne où le temps de parcours des IC est réduit d'une minute. Les correspondances en direction de Coire sont intactes, celles en direction de St-Gall sont meilleures, celles en direction de Romanshorn sont moins bonnes en raison de la rotation des IC du pied du Jura.
- Le renoncement aux trains Railjet Zurich-Sargans-Arlberg-Vienne en faveur de la ligne plus lente via St. Margarethen-Innsbruck n'a rien à voir avec les mesures de correction AS35 / Wako et est hors de question.

Zurich/Bâle-Berne-Oberland bernois

- Prolongation du temps de parcours Zurich-Berne de 1 minute.
- Allongement du temps de trajet IC Bâle-Berne de 3 à 5 minutes.
- La rotation de l'IC Zurich-Berne-Interlaken a pour conséquence qu'il n'y a plus de correspondances utilisables au départ de Genève-Lausanne et de Bâle en direction d'Interlaken (désormais 22-23 minutes de temps de changement). La même menace pèse sur la correspondance à Spiez en direction de Zweisimmen-MOB et de la ligne de faite du Lötschberg, car il n'est pas possible de prendre une correspondance toutes les 15 minutes sur ces lignes. Bâle et la Suisse romande sont ainsi distancées de l'Oberland bernois.
- L'option régionale, qui peut probablement maintenir ces correspondances, est meilleure.

Genève-Zurich-St. Gallen / Suisse orientale

- Cet axe est renforcé par une cadence exacte à la ½ heure.
- Allongement du temps de parcours IC 1 de 4 minutes Genève-Zurich et de 3 minutes Genève-St. Gallen grâce à l'abandon de l'arrêt à l'aéroport de Zurich.
- Les temps de parcours selon le concept initial AK35 ne sont pas atteints (Genève-St. Gall + 8 min)
- L'axe Spiez-Berne-Zurich-Winterthur avec une cadence au ¼ d'heure est renforcé.
- Mesures de compensation WAKO non identifiables.
- La liaison directe IC 1 de Genève vers Munich ou Vienne est extrêmement discutable et entraîne pour Zurich-Munich un allongement du temps de parcours à 4 heures et plus par rapport à l'ancien temps de parcours. Les 3h30 de temps de parcours sont ainsi sacrifiées après seulement quelques années. C'est indiscutable.

Trafic international

- Du point de vue de la clientèle, il est incompréhensible que l'on renonce à Bâle CFF à toutes les correspondances de trains internationaux, qu'il s'agisse de F (TGV) ou de D (ICE).