

«En rendant le train moins attractif, on marche sur la tête»

Pour le spécialiste de la mobilité Vincent Kaufmann, la Suisse romande sera pénalisée par le nouvel horaire des CFF, qui doit permettre de gros travaux de rénovation.

Rachad Armanios

Le nouvel horaire annoncé vendredi par les CFF, en vigueur dès fin 2024 durant dix ans afin de réaliser des travaux de rénovation, rallongera notamment le temps de trajet entre Lausanne et Genève. Entretien avec Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Comment percevez-vous le nouvel horaire du point de vue de la Suisse romande?

Il est pénalisant. Les CFF s'inquiètent des quelques minutes supplémentaires entre Lausanne et Genève, mais cela suggère qu'ils sont restés sur un paradigme daté: ce qui importe le plus pour les usagers, c'est d'avoir un trajet direct. Toujours plus de gens travaillent

dans le train et la population vieillit. Le changement à Renens, voilà ce qui fera le plus réagir.

L'urgence climatique commanderait de basculer les vols intérieurs sur le rail, or Zurich s'éloigne de Genève.

On marche un peu sur la tête! Il y aura deux fois moins de trains entre Genève et Zurich. Et le temps de trajet se rallonge d'un peu plus de dix minutes: on arrive à presque trois heures. Pour un aller-retour dans la journée, certains risquent de basculer sur l'avion. En outre, presque tous les trains de nuit partent depuis Zurich, on se tire une balle dans le pied. En l'état, il n'y a déjà qu'un train par heure, et plus de train Intercity direct à partir de 18 h 30... La dégradation progressive de l'offre est inquiétante.

Le changement à Renens prétérite-t-il vraiment Cointrin?

Oui. Sans compter que ce changement se fait de quai à quai uniquement dans un sens. En allant en direction de Genève, il faut traverser une passerelle. Avec des valises, des enfants ou quand on a de la peine à marcher, c'est pénalisant. Depuis Yverdon ou Neuchâtel, en train, il sera plus direct d'aller à l'aéroport de Zurich, qui devient ainsi plus attractif. Et il y a un fort risque que des gens préféreront la voiture au train pour se rendre à l'aéroport de Genève.



GEORGES CABRERA

«Avec ce nouvel horaire, d'une façon générale, Vaud y gagne et Genève y perd.»

Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'EPFL

Fini la liaison directe entre Yverdon et Genève par la ligne du pied du Jura. Pourquoi est-ce problématique?

On comprend que, pour effectuer les travaux de rénovation, les CFF doivent supprimer un train. Mais ce qui est étonnant, c'est de le supprimer sur l'axe entre Genève et Neuchâtel, là où il y en a déjà le moins et qui, en outre, est le deuxième plus important en termes de flux de mobilité. Par rapport à la demande, supprimer le trajet direct par le pied du Jura est très dommageable.

Comment expliquez-vous ce choix?

Depuis Genève, ce trajet implique d'aller jusqu'à Lausanne ou Renens, puis de rebrousser chemin en direction du Jura, et un rebroussement, c'est compliqué. Y renoncer a du sens du point de vue de l'exploitation ferroviaire, mais pas du tout du point de vue des usagers.

Voyez-vous des points positifs malgré tout?

J'habite Genève et travaille à l'EPFL, j'aurai une plus grande fréquence et un trajet plus rapide pour Renens. Pareil pour les pendulaires se rendant dans les hautes écoles lausannoises en provenance de Neuchâtel ou du Valais. D'une façon générale, Vaud y gagne et Genève y perd.

Dans l'ensemble, ce nouvel horaire a-t-il du sens?

L'allongement des temps de trajet pour assurer une meilleure ponctualité des trains ne touche que la Suisse romande. Son réseau est vieillissant et lent, c'est pour cela qu'il faut le rénover. Il y a un côté emplâtre sur une jambe de bois. Nous payons le manque d'entretien du réseau.

L'énervement des villes romandes et de l'Aéroport de Genève s'explique aussi parce que ce nouveau recul intervient après l'abandon du système de trains pendulaires Vaco, qui aurait dû permettre de relier Lausanne à Berne en une heure. Puis il y a eu le trou de Tolochenaz, qui a paralysé une partie de la Suisse romande et montré le mauvais état du réseau, et les dix ans de retard pour les travaux de la gare de Lausanne. Ça va s'arrêter où?

Le prix du billet de train va en outre encore augmenter, ont annoncé les CFF...

Oui! J'ai oublié cette augmentation de tarifs dans ma longue liste de couleuvres à avaler! L'augmentation du prix au kilomètre est plus rapide en Suisse pour le train que pour la voiture! Les CFF expliquent ne pas avoir le choix en raison de leur dette et des contraintes imposées par le Conseil fédéral. Tout cela n'est pas très visionnaire.