

# Les Romands veulent sauver la ligne du pied du Jura

**TRAINS** La publication de l'horaire CFF 2025 fâche. De Genève à Yverdon, de Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds, les villes s'unissent pour dénoncer «un réseau ferroviaire à deux vitesses».

**FLORENT QUIQUEREZ**  
florent.quiquerez  
@lematindimanche.ch

C'est un nouveau coup dur pour la ligne du pied du Jura. Privé de liaison directe vers Bâle depuis 2016, l'arc jurassien perdra aussi la liaison directe vers Genève pour cause de rattrapage de travaux. Dès le 15 décembre 2024, et à quelques exceptions près, un changement à Renens (VD) sera obligatoire. L'annonce, faite par les CFF vendredi, passe mal. Et les villes de la région vont le faire savoir.

Yverdon, Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Genève publieront simultanément ce lundi un appel. Dans ce communiqué que nous avons pu consulter, les signataires contestent l'instauration «d'un réseau ferroviaire à deux vitesses». Une démarche soutenue par Genève Aéroport. Tous craignent une «perte d'attractivité» de cette relation. La suppression - prévue pour dix ans - «occasionnera des risques de réduction de l'usage des transports publics en faveur du réseau routier». Ce qui est contradictoire avec la stratégie climatique de la Confédération en matière de réduction des gaz à effet de serre. Pour les signataires, il faut «revoir cette décision». Ils demandent aux représentants des CFF, de l'Office fédéral des transports et des cantons «d'ouvrir le dialogue avec les communes lésées afin d'y proposer des alternatives viables à un horizon raisonnable».

**Demande d'une table ronde**  
À la manœuvre, Brenda Tuosto (PS), municipale d'Yverdon. Elle n'a eu aucun mal à convaincre les autres villes de se rallier. «Le ton de la lettre est posé, car nous sommes conscients de la complexité de faire un nouvel horaire compte tenu des importants chantiers en cours. C'est pour cela que nous appelons à la mise sur pied d'une table ronde proposant des solutions soutenables. Mais nous avons tout de même le sentiment qu'une fois de plus la Suisse romande est mise de côté et que notre région ne fait pas partie des gagnants.»

À Neuchâtel, le conseiller communal Mauro Moruzzi (PVL) affirme que les villes n'ont jamais été associées à la discussion. «On nous a informés fin mars qu'il y aurait des changements, en nous disant qu'ils étaient en discussion. Aujourd'hui, nous sommes sidérés et ne pouvons pas accepter d'être mis devant le fait accompli. Certes, il reste quelques liaisons aux heures de pointe, mais ce n'est rien à côté des 17 connexions journalières actuelles. Tout au plus les améliorations proposées servent à emballer la pilule.»

La force de cette fronde est qu'elle compte aussi un acteur économique important, avec Genève Aéroport. En plus des pendulaires, la suppression de la liaison aura aussi un impact sur tous les voyageurs qui devront trimballer leurs bagages d'un train à l'autre à Renens avant de prendre l'avion.

«La zone de chalandise de l'aéroport s'étend bien au-delà du canton de Genève puisque de nombreux passagers de Suisse romande prennent le train pour ensuite rejoindre une destination lointaine [...], explique Ignace Jeannerat, porte-parole. À l'heure où le développement durable et les changements climatiques font l'objet d'une préoccupation publique et politique majeure, il est indispensable que l'accessibilité ferroviaire demeure aussi large et directe que possible.»

«Et de rappeler qu'il restera quelques liaisons directes aux heures de pointe. La cadence entre le pied du Jura et Genève sera aussi doublée. C'est un plus, même s'il faudra changer à Renens.»



«Une fois de plus la Suisse romande est mise de côté et notre région ne fait pas partie des gagnants.»

Brenda Tuosto, municipale d'Yverdon (VD) chargée de la Mobilité

L'inquiétude résonne jusque sous la Coupole. «On a l'impression que le fait que Neuchâtel soit bien relié n'est pas une priorité, réagit le sénateur Philippe Bauer (PLR/NE). Si on pense à la liaison directe vers l'aéroport, c'est un atout que les CFF ont décidé de sacrifier.» Si la marge de manœuvre est faible, il faut éviter que «cette solution provisoire ne dure».

«Genève est la deuxième ville du pays, mais les CFF sont prêts à la couper d'une partie de la Suisse romande et à rallonger les temps de parcours», s'insurge la sénatrice Lisa Mazzzone (Les Verts/GE), pour qui dégrader l'offre, alors que les tarifs augmentent, est en totale contradiction avec l'urgence climatique. «Quand on sait que cette suppression durera dix ans - peut-être plus - c'est autant de comportements qui vont s'installer et qu'il sera difficile de changer. Nous sommes prêts à avaler des couleuvres, mais alors il faut des perspectives rapides et fiables.»

Après avoir supprimé la liaison directe vers Bâle, les CFF s'acharment-ils en supprimant celle vers Genève? «C'est effectivement l'inconvénient du nouvel horaire, mais en raison de la densité du trafic entre Lausanne et Genève, nous ne

pouvions pas faire autrement, répond Frédéric Revaz, du service de presse. Nous ferons tout pour que cette situation dure le moins longtemps possible.»

Et de rappeler qu'il restera quelques liaisons directes aux heures de pointe. «La cadence entre le pied du Jura et Genève sera aussi doublée. C'est un plus, même s'il faudra changer à Renens.»



Un train file à toute allure sur la ligne du pied du Jura à la hauteur de Grandson (VD).

Publicité

BONJOUR GENÈVE,  
NOUS VOICI

GENESIS STUDIO GENÈVE  
RUE DU RHÔNE 65  
1204 GENÈVE

#wecometoyou  
#itsabouttime

GENESIS.COM