

# Entre Genève et l'Arc jurassien, la cassure

**OFFRE FERROVIAIRE** En supprimant les liaisons directes entre ces deux régions, les CFF prennent une décision qui va au-delà d'une refonte d'horaire. Elle a des conséquences sur les collaborations romandes dans d'autres domaines, comme les hautes écoles

BERNARD WUTHRICH  
@bdwuthrich

La mobilité ne se résume pas à un train qui se déplace d'une gare A à une gare B en tant de minutes, ni une voiture ou un vélo qui effectue un trajet du domicile au lieu de travail. La mobilité est un projet de société, la mise en réseau de personnes habitant des espaces géographiques proches mais différents. Autour de la construction d'un espace ferroviaire romand interconnecté se sont bâties de nombreuses interactions. Entre les cantons. Entre les villes. Entre les hôpitaux. Entre les hautes écoles.

Dès décembre 2024, le nouvel horaire des CFF, présenté vendredi dernier, «met à mal le niveau romand patiemment construit ces dernières décennies», selon Patrick Rérat, professeur de géographie à l'Université de Lausanne, expert en mobilité durable et pendulaire.

## Le rôle central de Renens

Le plan de circulation des trains, baptisé «Horaire 2025», réjouit certes certaines régions, mais il en déçoit d'autres. Les principaux gagnants se situent autour de la capitale vaudoise, en particulier l'Ouest lausannois. Le nouveau rôle confié à la gare de Renens, agrandie et modernisée, permettra, selon les CFF, «à quelque 4000 clients quotidiens de descendre directement à Renens plutôt que de transiter par la gare de Lausanne», promise à vivre de nombreuses années de travaux. Les InterCity en provenance de la Suisse alémanique s'y arrêteront à partir du 15 décembre 2024.

D'autres dessertes seront améliorées. Les capacités du Léman Express seront renforcées. Les RegioExpress reliant Annemasse à Saint-Maurice une fois par heure verront leur cadence doubler. Trois trains grandes lignes circuleront chaque heure entre les villes lémaniques et Martigny. Montreux, Villeneuve, Aigle et Bex seront mieux desservis. Une nouvelle offre sera mise en place entre Palézieux et Vevey via le tracé dit «des vignes», facilitant les correspondances entre les InterRegio Genève Aéroport et Lucerne ou Brigue.

## Transports publics moins attractifs

Ces améliorations sont censées compenser l'allongement des temps de parcours, justifié par l'abondance des chantiers à gérer

La gare de Renens est destinée à devenir un «hub ferroviaire» dès décembre 2024. (RENEVS, 19 NOVEMBRE 2021/ JEAN-CHRISTOPHE BOTT/KEYSTONE)



ces prochaines années. Le sacrifice temporel demandé aux personnes se déplaçant de Lausanne à Sion sera de deux minutes, mais il sera plus important ailleurs: quatre minutes entre les deux chefs-lieux lémaniques, trois entre Lausanne et Berne, cinq à sept minutes entre Genève et la Ville fédérale.

Dans l'Arc jurassien, c'est la soupe à la grimace. La liaison directe entre Genève, Neuchâtel et Bâle a été supprimée en 2015, obligeant les clients à changer de train à Bienne ou à Olten. En décembre 2024, c'est cette fois celle reliant Genève à Yverdon, Neuchâtel et Bienne en utilisant la tangente directe via Morges-Bussigny qui passera à la trappe. Seules trois liaisons directes seront maintenues aux heures de pointe, le matin et le soir. Pour le reste, il faudra transiter par Renens. Se rendre à Bâle depuis Genève nécessitera deux changements. Pendant des décennies, les CFF

ont fait en sorte que le trajet Neuchâtel-Genève dure moins de 70 minutes. Dès décembre 2024, il faudra compter 77 minutes avec changement à Renens, y compris pour les voyageurs qui se rendent à l'aéroport de Genève. Or, «chaque changement rend les transports publics moins attractifs», avertit Patrick Rérat.

## «Le système est à bout de souffle»

PATRICK RÉRAT, PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

Son collègue Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine à l'EPFL, ne dit pas autre chose. Dans un texte adressé au *Temps*, il annonce un «report modal vers la voiture pour les personnes qui viennent prendre l'avion à Genève depuis les villes de l'Arc jurassien». Il pense que cela va «renfor-

cer l'attractivité de l'aéroport de Zurich pour les habitants d'Yverdon, de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds».

## Relations entre les villes

La diminution de l'attrait du rail peut avoir des effets secondaires importants. Patrick Rérat, qui dit certes comprendre que les CFF doivent moderniser les infrastructures existantes car «le système est à bout de souffle», s'interroge sur le «fonctionnement et la cohésion de la Suisse romande.» Comme les villes concernées, il redoute que la décision des CFF ne crée une Suisse occidentale à deux vitesses. Celle-ci n'a jamais constitué un corps homogène. Elle s'est patiemment construite, et la mobilité entre les régions a directement influencé cette évolution. «La réflexion des CFF se limite à l'examen des volumes de voyageurs. Mais le fonctionnement en réseau de la Suisse romande ne se mesure pas qu'en

ces termes. Il dépend des bonnes relations entre les grands centres urbains et les centres plus petits. Les villes de taille moyenne doivent s'arrimer à la dynamique des métropoles.»

Outre le rail, le réseau romand repose sur d'autres piliers tels que les hautes écoles ou les hôpitaux. «Les cantons étaient des micro-territoires relativement autonomes qui se sont mis en réseau pour créer des offres complémentaires dans des domaines tels que les soins hospitaliers et la formation», rappelle Patrick Rérat.

## Nouvelle géographie romande

Créée en 1998 par les sept cantons partenaires, la HES-SO incarne ce changement. Elle réunit aujourd'hui 28 hautes écoles disséminées sur l'ensemble du territoire romand, Berne inclus, et dénombre 22 000 étudiants. Sa direction s'inquiète des conséquences du futur horaire et sou-

tient l'appel lancé par les villes concernées: «Il est important que les conditions de mobilité pour les étudiants, chercheurs et autres membres du personnel soient optimales au sein de notre espace de formation. Le réseau ferroviaire est au cœur de notre logique de mobilité, avec de nombreux campus situés à proximité des gares. Dans ce contexte, la HES-SO déplore les options futures des CFF, qui entraînent la péjoration de la liaison entre l'Arc jurassien et l'Ouest lémanique», commente sa cheffe de la communication, Christel Varone.

«La décision des CFF provoque une cassure entre Genève et l'Arc jurassien, qui a déjà été coupé de Bâle et rend plus difficile la collaboration entre Genève et Neuchâtel», conclut Patrick Rérat. En redessinant de fait la géographie romande, elle «renforcera le rôle de Lausanne, avec son université, l'EPFL et le CHUV, comme «capitale» romande», prédit-il. ■

## La révolte des communes enfle contre le nouvel horaire CFF

**MOBILITÉ** Après Yverdon, Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Genève, de nouvelles communes s'associent aux protestations contre les suppressions de liaisons directes entre l'Arc jurassien et Genève

CÉLINE ZÜND  
@celinezund

Colère, incompréhension, déception. Il fallait au moins cela pour décider plusieurs villes à unir leurs voix contre l'annonce des changements des horaires CFF 2025 pour la Suisse romande. Yverdon-Bains (VD), Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Genève déplorent des décisions qui péjorent l'Arc Jurassien et l'éloignent du Grand Genève, via un communiqué d'abord dévoilé dans *Le Matin Dimanche*. D'autres acteurs ont rejoint le mouvement lundi: Delémont, le RVAJ (réseau des villes de l'Arc jurassien), Morges, Sainte-Croix (VD) ou encore Val-de-Travers (NE). Ces développements inquiètent aussi l'Avivo, l'association de défense des retraités, pour qui le nouvel horaire com-

plique les déplacements d'une population déjà fragilisée.

Les villes touchées dénoncent la suppression de la plupart des liaisons directes entre Genève et Zurich via l'Arc jurassien (il en restera six par jour, limitées aux heures de pointe, contre une par heure actuellement). Les voyageurs d'Yverdon, de Neuchâtel ou de Bienne qui souhaiteront se rendre à Genève ou à son aéroport devront passer par Renens ou Lausanne pour changer de train.

## Interpellation en vue au Grand Conseil vaudois

Genève Aéroport s'associe aux protestations pour dire son inquiétude de voir sa zone de chalandise reculer. «En restreignant la connectivité ferroviaire directe de l'aéroport pour les régions situées le long du Jura, il sera difficile à Genève Aéroport de répondre aux attentes fédérales en matière d'accès aux transports publics et de mobilité douce», souligne Ignace Jeanerat, porte-parole. Car, on ne part pas forcément prendre l'avion aux heures de

pointe et la perspective de changer une à deux fois de train incitera sans doute plus d'une famille avec bagages et enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite, à renoncer au rail.

Pour le syndic d'Yverdon, Pierre Dessemontet, lui-même spécialiste de la mobilité, ce nouvel horaire est «catastrophique»: «Aujourd'hui, nous pouvons promouvoir Yverdon en disant qu'elle se situe à 22 minutes de Lausanne, à moins d'une heure de Genève et qu'elle a une liaison directe avec un aéroport. Désormais, nous perdons ces trois arguments.» L'élu, qui siège aussi au Grand Conseil vaudois, compte déposer une interpellation ce mardi pour demander au Conseil d'Etat de prendre position et d'expliquer comment il compte remédier aux désagréments. «Je sais à quel point Yverdon a souffert de la désindustrialisation dans les années 1970. La ville a retrouvé son dynamisme uniquement lorsqu'elle a été racrochée au réseau de transport», souligne l'édile.

Les critiques des villes portent sur le fond, mais aussi sur la forme: «Alors que

ces décisions nous concernent au premier chef, nous n'avons pas été consultés, mais mis devant le fait accompli», relève Brenda Tuosto, municipale à Yverdon, qui mène la charge. Les représentants locaux appellent de leurs vœux un dialogue entre les CFF et les autorités communales, cantonales et fédérales. Ils espèrent que leur réaction pousse les CFF à revoir leur décision, ou du moins à réduire le nombre d'années durant lesquelles les connexions seront perdues.

## «Les communes se retrouvent au second plan»

Une demande partiellement entendue. Lundi, les CFF ont dit avoir pris connaissance du mécontentement des villes concernées et annoncent une rencontre prochaine avec elles, ainsi qu'avec la direction de l'aéroport de Genève «afin de leur présenter les détails de ce nouvel horaire, dans un souci de dialogue constructif.»

Ces réactions amènent aussi un questionnement de fond sur la prise de décision en matière de planification des transports, une tâche largement discutée au niveau fédé-

ral et cantonal. «Selon la loi, il revient à l'exploitant d'établir les projets d'horaires. Pourtant derrière ces grilles de chiffres, il y a d'énormes enjeux. Cela revient à confier une grande partie de la politique de mobilité et d'aménagement du territoire aux CFF», souligne Sébastien Munafo, géographe, directeur de la filiale suisse du cabinet indépendant 6t-bureau, spécialiste de la mobilité.

Avec comme conséquence, une pesée d'intérêts qui n'est pas forcément celle que feraient les collectivités concernées. «Les cadences et le développement des infrastructures sont complexes. Mais au final, les équilibres régionaux et politiques ainsi que les enjeux de mobilité passent après la gestion technique et d'exploitation. Et les communes, même les plus urbaines, se retrouvent au second plan, alors qu'elles sont directement touchées. Les CFF devraient être d'abord au service de ces politiques. En réagissant ainsi, les villes peuvent peut-être obtenir que ces questions de gouvernance soient davantage prises en compte à l'avenir». ■