



## Suisse romande, réveille-toi et bats-toi pour l'avenir du train!

### OPINION

Il y a deux semaines, la Litra annonçait qu'en Suisse, la fréquentation des trains atteint des records ces derniers mois. On retrouve la même tendance chez nos voisins allemands et français. C'est une très bonne nouvelle en soi, d'autant plus réjouissante que malgré une sensibilité croissante à l'impact carbone très faible du voyage en train, celui-ci n'est pas à la portée de toutes les bourses. Si elle rencontre des offres attrayantes, cette tendance positive devrait se poursuivre ces prochains mois et années, tant il est vrai que le train dispose désormais d'une image forte. En Suisse, le train pourrait même devenir à terme la colonne vertébrale d'un système de mobilité décarbonée, car c'est le seul moyen de transport à la fois rapide, capacitaire, confortable et à faible impact carbone. Compte tenu des attentes de la population, et en particulier de ceux qui n'utilisent pas ou peu ce moyen de transport, y parvenir suppose de déployer un réseau ferroviaire rapide, fréquent, fiable au plan des horaires, comprenant des trajets directs entre villes, offrant un bon niveau de confort et de services à bord à des prix concurrentiels vis-à-vis de la voiture et de l'avion.

Pourtant, au vu de la tournure que prend le développement de l'offre, et malgré la décision très récente du Conseil fédéral de réaliser un tunnel d'évitement entre Morges et Perroy, on peut avoir des doutes sur l'atteinte de cet objectif en Suisse en général, et tout particulièrement en Suisse romande.

Que penser d'un projet d'horaire 2025 des CFF qui supprime 50% des relations ferroviaires entre Genève et Zurich, alors même que la gare de Zurich est le hub des trains de nuit en Suisse avec Bâle, ville pour laquelle il n'y a plus de relation ferroviaire directe avec Genève depuis des années?

Que penser de la dégradation des vitesses prévues, déjà faibles en Suisse romande, et qui impactent particulièrement le trafic de longue distance, et qui est encore amplifiée par les change-

ments de lignes supplémentaires très pénalisants en termes de ressenti?

Que penser du traitement des trains internationaux comme des éléments marginaux que l'on prévoit de couper à la frontière sous prétexte qu'ils sont en retard et «qu'ils gênent» la mécanique des horaires, alors que ces offres sont particulièrement importantes pour la décarbonation des trajets de longue distance?

Que penser de la suppression de relations directes entre l'Arc jurassien et Genève pendant dix ans sous prétexte de travaux, au profit du renforcement de relations de courtes distances... Un usager du train perdu sur un trajet Yverdon-Genève Aéroport parce qu'il n'y a plus de relations directes équivaut en impact carbone à trois usagers Yverdon-Lausanne...

Il y a manifestement un déficit de vision en Suisse romande dans le pilotage du développement du réseau, en termes d'aménagement du territoire et par rapport aux objectifs de décarbonation. L'accessibilité ferroviaire est devenue en Suisse depuis les années 2000 un élément central dans le choix de localisation des ménages et des entreprises. Etre relié à l'aéroport de Genève, disposer de relations internationales rapides comme les TGV ou des relations Intercity sont ainsi devenus des éléments centraux de la dynamique du territoire. Or les décisions actuelles en matière de développement du réseau ferroviaire ont pour conséquence de prêter des pans entiers de l'espace romand et tout particulièrement les plus fragiles.

Sortir de cette ornière pour développer massivement et rapidement l'utilisation du train nécessite la réalisation urgente de lignes nouvelles en Suisse romande, et en particulier une ligne nouvelle complète entre Lausanne et Genève. Sans de telles infrastructures, il ne sera pas possible de disposer d'une offre d'agglomération, Intercity et internationale de qualité depuis

l'Arc lémanique.

Mais pour cela, il faut s'engager et sortir du syndrome de la minorité. Genève n'est pas une ville périphérique, mais une métropole, la deuxième plus grande agglomération urbaine de Suisse, avec plus de 800 000 habitants. Plus généralement, la région lémanique constitue un pôle de création de richesse majeur en Suisse et à ce titre, elle doit être traitée avec soin. Où est l'alliance politique Zurich-Genève qui exige des relations rapides et de qualités entre les deux principaux pôles économiques du pays? Où est le lobby politique romand qui exige une amélioration des relations internationales en train de jour et de nuit au départ de la Suisse romande?

Le train est un sujet important, il en va de l'attractivité économique de la région et il est essentiel de dépasser les petits échanges de bons procédés et la vision cantonaliste qui prévaut souvent. Il s'agit de se battre ensemble, de ne pas se contenter de petits bouts de tronçons nouveaux comme le tunnel Morges-Perroy. Il s'agit d'être exigeant et de faire véritablement de la politique. L'enjeu est crucial. ■



VINCENT KAUFMANN  
PROFESSEUR DE SOCIOLOGIE URBAINE  
ET D'ANALYSE DE LA MOBILITÉ À L'EPFL

**Il s'agit de se battre ensemble, de ne pas se contenter de petits bouts de tronçons nouveaux comme le tunnel Morges - Perroy**