

Yverdon-les-Bains, le 8 mai 2023

« Horaire CFF 2025 »: non à un réseau ferroviaire à deux vitesses.

Les Villes d'Yverdon-les-Bains, de La Chaux-de-Fonds, de Neuchâtel, de Bienne, de Delémont, du RVAJ (réseau des villes de l'arc jurassien), de Morges, de Genève et son aéroport ont pris connaissance des annonces faites par les CFF, le 5 mai dernier. Elles regrettent cette décision qui péjorera l'offre ferroviaire dans une grande partie de la Suisse occidentale et détériorera l'offre de trains de nuit de Genève à Bâle. De plus, Genève Aéroport s'inquiète de voir sa connectivité ferroviaire à l'intention de sa zone de chalandise fortement impactée.

Les Villes d'Yverdon-les-Bains, de La Chaux-de-Fonds, de Neuchâtel, de Bienne, de Delémont, du RVAJ (réseau des villes de l'arc jurassien), de Morges, de Genève et son aéroport constatent que si les cadences entre l'Arc jurassien et Lausanne seront doublées, les connexions avec l'aéroport et Genève seront fortement restreintes, les liaisons directes à quelques exceptions près seront supprimées. A ce jour, la liaison ferroviaire depuis Bienne – Genève est possible à raison d'une liaison directe chaque heure, y compris aux heures creuses, complétées avec des liaisons indirectes via Lausanne. Dès le nouvel horaire de décembre 2024, les CFF annoncent la diminution des liaisons directes entre les villes de l'Arc jurassien, Morges et Genève à seulement quatre trains par jour dans chaque sens, regroupés dans les heures de pointe. Les voyageuses et voyageurs en direction et en retour de Genève et son aéroport devront passer par Renens ou Lausanne pour changer de train.

Cette modification est due aux nombreux travaux prévus sur la ligne Lausanne – Genève dont la capacité sera restreinte en raison des chantiers. Les CFF ont ainsi supprimé le sillon IC direct entre le pied du Jura et Genève pour compenser une partie de cette réduction de capacité. La rupture de charge créée aura des conséquences non négligeables sur l'attractivité de cette relation et occasionnera des risques de réduction de l'usage des transports publics en faveur du réseau routier. Cette perte d'attractivité inscrite au programme PRODES de l'OFT pour l'étape 2025 et confirmée par les CFF dans l'horaire 2025 ce vendredi 5 mai, contredit la stratégie climatique de la Confédération en matière de réduction des gaz à effet de serre, générées par la mobilité. Ce choix est d'autant plus déplorable qu'il intervient au moment où l'augmentation du prix des transports publics risque déjà de dissuader les usagères et usagers de privilégier le train. De plus, il sera difficile pour Genève Aéroport de continuer à augmenter la part de sa clientèle venant en transports publics, alors même que la Confédération fixe des objectifs en la matière.

De plus, la congestion routière sur l'autoroute A1 entre Lausanne et Genève ne permet pas d'envisager un report d'usagères et d'usagers du rail vers la route et n'est aucunement une option si l'on prend en compte les études en matière d'impacts climatiques. La nécessité d'accompagner les changements comportementaux devrait être prise en compte concrètement par l'OFT et les CFF, afin de développer massivement l'offre en transport public de manière homogène, sans qu'une partie de la Suisse, en particulier en Suisse romande, ne soit pénalisée.

L'augmentation des cadences entre le pied du Jura et Lausanne dès décembre 2024 est saluée par les instances concernées. Toutefois ces connexions densifiées sont des conditions minimales pour mettre en place une politique active de report modal et pour modifier les

Communiqué de presse

pratiques de mobilité individuelle. En effet, l'alliance des villes de l'Arc jurassien, ainsi que Morges s'inquiètent d'un prolongement conséquent des temps de parcours et d'attente pour les voyageuses et voyageurs qui souhaitent se rendre sur Lausanne ou Genève. Le nouvel horaire 2025 ne devrait pas se faire au détriment des liaisons importantes à l'échelle inter-cantonale. L'offre validée par le parlement dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 du PRODES corrige ce manquement, mais cela signifie au minimum dix ans de détérioration de l'offre entre les villes de l'Arc jurassien, Morges et Genève, ce qui est inacceptable. Cette situation est d'autant plus problématique que l'offre 2035 ne pourra certainement pas être mise en œuvre dans les temps, au vu des nombreux retards déjà annoncés par les CFF.

Les Villes signataires du communiqué contestent cette décision annoncée par les CFF et demandent que les organes fédéraux, notamment l'Office fédéral des transports, envisagent de revoir cette décision afin de proposer des solutions soutenables sans devoir attendre le nouveau programme de 2035. Elles demandent notamment une réduction sensible de la durée des désagréments annoncés ainsi qu'une augmentation du nombre de connexions directes maintenues. Les signataires demandent aux représentants des CFF, de l'OFT et des instances cantonales, d'ouvrir le dialogue avec les communes lésées afin d'y proposer des alternatives viables à un horizon raisonnable.

Communiqué soutenu par :



Ville d'Yverdon-les-Bains, Municipalité



Réseau des Villes de l'arc jurassien



Ville de Neuchâtel, Conseil communal



Ville de La Chaux-de-Fonds, Conseil communal



Ville de Genève, Conseil administratif



Ville de Bienne, Conseil municipal



Ville de Delémont, Conseil communal