

## Lausanne – Genève en deux lignes et quatre voies

Besoins de mobilité et risques de fragilité augmentent en parallèle, mettant à vif les nerfs des voyageurs et des transporteurs. On le voit bien sur la ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne, axe vital d'une métropole lémanique en plein essor.

Pour répondre à la demande croissante de mobilité et faire face aux problèmes d'exploitation et d'infrastructure qui en résultent, il faut des visions novatrices, des projets à long terme, des ressources se chiffrant en milliards.

Bien avancé dans sa conception et promis au Financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), le projet Léman 2030 prévoit d'augmenter le nombre des trains et des places offertes entre les gares de Genève et de Lausanne dont la capacité d'accueil devrait encore s'accroître. De quoi répondre à l'objectif général de maîtriser un trafic voyageurs qui aura doublé une première fois entre 2000 et 2010 et devrait en faire autant d'ici 2030, pour atteindre les 100 000 usagers par jour. Léman 2030 se fera au travers de trois gros chantiers : la quatrième voie entre Lausanne et Renens, la transformation totale de la gare de Lausanne liée à la généralisation des trains de 400 m à grande capacité, la création d'une gare souterraine à Genève pour le RER franco-valdo-genevois d'ici

2020. Officiellement, pour augmenter la capacité de la ligne existante saturée entre les deux villes, une série d'étapes est aussi prévue : diverses adaptations locales, des voies de dépassement, des bouts de troisième et de quatrième voie. Tous ces importants travaux devront



nuire ou en fin de semaine, pour ne pas entraver le trafic sur une ligne historique dont le tracé n'a pas changé depuis son inauguration il y a plus de 150 ans. Dans les décennies à venir, les voyageurs subiront donc les désagréments de perpétuels chantiers sur une ligne déjà fragile, à la merci d'un accident de personne ou d'une panne de matériel.

En bref, le projet Léman 2030 semble sur de bons rails en matière de planification et bientôt de financement. Mais, concernant la ligne elle-même, ses concepteurs n'ont pas osé penser à une autre voie, celle de l'innovation et de la réflexion différente. Car il y a deux manières de résoudre un problème: en l'affrontant directement ou en le déplaçant pour échapper aux contraintes trop connues et se donner une liberté de pensée à même d'inspirer des solutions nouvelles.

C'est justement cette liberté qu'ont su conquérir les auteurs du rapport sur la « Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne », sans arrêt intermédiaire, dont le tracé pourrait suivre celui de l'autoroute et comprendrait le détournement de Morges ainsi que l'aménagement d'un vaste triangle dans la région de Bussigny permettant de rejoindre à haute vitesse la ligne du Pied du Jura depuis Genève ou Lausanne. Le chantier de construction en surface, en tranchée ou en souterrain, serait, tout comme la ligne elle-même, d'un seul tenant.

La réalisation d'une traite plutôt que le coûteux et long phasage.

Estimé « à la louche » par le professeur Daniel Mange, rédacteur responsable du rapport sur la nouvelle ligne, le coût de cette dernière devrait se situer autour de

quatre milliards de francs – soit en fin de compte une nette valeur ajoutée supplémentaire et un bon milliard de plus que le rafistolage dispendieux de la ligne historique.

Prudentes, les autorités des cantons et villes lémaniques veulent que se réalise au moins le début du projet Léman 2030 – un tien vaut mieux que deux tu l'auras peut-être. Mais ces mêmes autorités pourraient se déclarer d'accord de cofinancer les indispensables études préalables à une toute nouvelle liaison ferroviaire entre Genève et Lausanne. Heureuse coïncidence, l'actuelle convention signée par Vaud et Genève permettrait de libérer 16 millions de francs pour préparer un avant-projet de nouvelle ligne. Un tel préfinancement signifierait l'intérêt porté par les deux cantons concernés pour cette idée de deux voies ferroviaires parallèles aux quatre pistes de l'autoroute bordées de terrains dont la conquête serait sans aucun doute moins difficile que le long de la ligne historique.

Le grand public, usager ou non du train entre Genève et Lausanne, n'a pas encore vraiment pris ni connaissance du projet de nouvelle ligne « autoferroviaire » ni a fortiori position à ce sujet. Mais le bon sens et le goût de l'avenir pourraient faire comprendre tout l'intérêt d'une pensée renouvelée. Bien informés, les gens se montrent volontiers ouverts à la nouveauté. Ils l'ont prouvé le samedi 28 juin, lorsqu'ils ont pu contempler la maquette de la future gare de Lausanne, avec ses quais élargis et prolongés, sa marquise classée, ses superstructures valorisées, son troisième passage souterrain et ses dégagements bienvenus sur le front sud. Autant de raisons de se retrouver « déçus en bien », forme bien vaudoise de l'enthousiasme.

Yvette Jaggi

## Déménagement à Westlink: globalement positif

**70 collaborateurs CFF ont déménagé l'automne dernier à Westlink, à Zurich. Cet été, 1700 collègues vont s'installer dans les nouveaux locaux du Wankdorf, à Berne. Deux employés de Westlink nous font part de leur expérience.**

Denise Engel est assistante de projet à Infrastructure et membre de la CoPe Division. Elle



Des bureaux multispace dans le bâtiment Plaza de Westlink.

trouve son bureau bien mieux qu'auparavant: les bruits sont absorbés par des éléments au mur et les parois qui séparent les espaces. Chacun a un ordi-

nateur portable et un casque et peut converser avec ses collègues. Tous ont reçu un smartphone à la place du téléphone fixe. Esthétiquement, les bureaux sont plus agréables. Denise est satisfaite également de la mise en place d'une réception qui fait office d'interlocuteur en cas de problème et qui empêche les va-et-vient dans les bureaux. Les points négatifs: les stores qui descendent automatiquement au moindre rayon de soleil, la cli-

matation assez « fraîche » et les armoires des vestiaires qui ne correspondent pas aux normes CFF.

Roland Schwager, qui dirige l'équipe de management qualité des systèmes automatiques de comptage des passagers et est vice-président de la sous-fédération AS, voit beaucoup d'avantages à sa nouvelle place de travail, hormis l'excès d'ombre à cause des stores. Il cite, en plus des avantages déjà nommés, l'espace généreux, la

place suffisante pour le stockage des dossiers et le peu de bruit grâce aux vitrages insonorisés. Pour l'instant, tous les postes ne sont pas occupés et on ne parle pas encore de partage de bureaux. Les appels téléphoniques peuvent se faire depuis un secteur insonorisé et les séances dans des espaces spécialement dédiés. Les salles de réunion et le local de pause sont particulièrement grands et il y a même un salle de repos.

Fi/Hes