

# En 2019, le rail lémanique restera en perpétuel chantier

**Les CFF jonglent pour conjuguer des travaux nécessaires et un trafic chargé entre Lausanne et Genève, «ligne la plus dense du pays»**

Marc Moulin

**D**e l'Est lausannois jusqu'à La Plaine (GE), ce sont 62 points qui s'égrènent de façon presque continue le long du tracé ferroviaire. Et ce sont autant de chantiers que les CFF prévoient de réaliser entre 2019 et 2021 le long de cet axe très chargé. En dressant jeudi le tableau des grands enjeux de l'année en Suisse romande, l'ancienne régie fédérale a notamment fait le point sur les embûches qui guettent les voyageurs de l'arc lémanique.

Comme cela a déjà été le cas le week-end dernier, des horaires spéciaux seront instaurés durant neuf autres fins de semaine, cette année encore, sur l'axe Genève-Lausanne. «Cela permet d'accélérer les travaux», explique Antoine Da Trindade, chef des projets d'infrastructure. Durant ces périodes particulières où une seule voie sera utilisée pour le trafic, il y aura tout de même quatre trains par heure et par sens entre les deux villes: deux RegioExpress ainsi que deux InterRegio qui poursuivront leur route vers le Valais. Des week-ends spéciaux du même type avaient déjà eu lieu l'an dernier, également en raison de travaux.

## Une situation «extrême»

«Chaque kilomètre est en chantier entre Genève et Lausanne, relève Alain Barbey, directeur régional des CFF pour la Suisse romande. La situation est extrême. Sans vouloir se plaindre, on doit expliquer sa particularité. Entre les deux villes, il n'y a pas de ligne alternative. Même le transport routier n'est pas une solution de repli, l'auto-route étant saturée.»

L'axe voit passer 670 trains par jour. «C'est la ligne la plus dense de Suisse, voire sans doute d'Europe», souligne le dirigeant. On y compte quotidiennement 60 000 voyageurs, un total qui dépasse les précédentes prévisions et qui, à l'horizon 2030, devrait grimper à 100 000 passagers journaliers, sur fond de prospérité économique et de croissance démographique, mais aussi en raison d'un engoue-



Alain Barbey, directeur régional des CFF pour la Suisse romande, en conférence de presse jeudi. ODILE MEYLAN

ment accru pour les transports publics. À 19%, leur part modale reste toutefois encore inférieure en Suisse romande par rapport à la partie alémanique du pays (27%), ce qui laisse présager un potentiel de progression.

## Retards en recul

L'essor des capacités de la ligne explique une partie de ces chantiers lémaniques, qui engloutiront des investissements de 7 milliards

de francs jusqu'en 2030. Mais on intervient aussi pour rénover ce tronçon dont la facture remonte au début des années 1960. D'autres travaux visent à moderniser les gares, notamment en les adaptant aux nouvelles normes en faveur des personnes à mobilité réduite afin qu'elles puissent accéder aux trains plus aisément. C'est en ce moment le cas à Rolle. Tous ces travaux impactent 130 000 riverains; ils seront 270 000 à avoir été

concernés d'ici à la fin de la prochaine décennie.

Les CFF mettent en avant leurs efforts pour limiter les inconvénients pour la clientèle. L'opérateur a notamment tenté de mieux planifier ses travaux. «Nous avons fixé des fenêtres dans l'horaire pour réaliser des travaux d'entretien et nous sommes très fiers du résultat, rapporte Cédric Locatelli, chef du projet OQC (pour offensive qualité clients). L'an der-

nier, nous avons réduit de presque moitié (44%) les retards dus aux chantiers entre Genève et Lausanne.»

Ces méthodes testées sur les rives du Léman sont dès lors vouées à s'exporter vers d'autres régions. De façon générale, la ponctualité s'est améliorée entre Genève et Lausanne l'an dernier, y compris en ce qui concerne le fret, sans toutefois encore atteindre l'objectif visé par les CFF.

## La révolution Léman Express essuie les plâtres

● Dans le bassin genevois, la préparation du déploiement intégral, le 15 décembre, du réseau Léman Express touche à sa fin. Dans le tronçon central CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse), seul le tunnel sous Champel doit encore être équipé de rails, alors que tout le reste du tracé est désormais ferré.

Le Léman Express est déjà partiellement en service, avec un train par quart d'heure toute la journée depuis décembre, entre Coppet (VD) et Lancy-Pont-Rouge (GE). «La clientèle a augmenté de 60%, indique Alain Barbey. Les gens attendent ce service.» Dès la

fin de l'année, ces quatre trains régionaux poursuivront leur chemin vers Annemasse (Fra), puis vers d'autres destinations haut-savoyardes: Saint-Gervais, Évian ou Annecy. Ils seront flanqués de deux convois RegioExpress par heure qui circuleront entre Saint-Maurice (VS) et Annemasse via Lausanne. «C'est un saut d'offre très important, poursuit le directeur régional. Il donnera un métro au cœur de Genève et, au-delà, un réseau RER cadencé à la façon suisse sur le territoire français. Et avec la prolongation des RegioExpress, trois cantons sont concernés.»

L'amorce du Léman Express, telle qu'elle a été progressivement lancée dès le mois de juin (en heure de pointe) puis dès décembre, a été accompagnée de fréquents soucis de ponctualité, par exemple entre Mies (VD) et Versoix (GE). Les CFF l'admettent. «Mais le problème doit maintenant être relativisé, tempère Alain Barbey. Le nouveau matériel roulant Flirt est très complexe, on est en train de le déterminer et on a connu une période difficile en janvier. Il nous a fallu procéder à des adaptations et remettre en service l'ancien matériel roulant. Le fait que nous

surmontions maintenant ces difficultés peut être vu comme un investissement pour la fin de l'année.»

Les soucis ne risquent-ils pas de se multiplier dès la fin de l'année, quand les trains commenceront à s'aventurer sur le réseau haut-savoyard, entièrement à voie unique et souvent équipé d'une signalisation obsolète? «La partie française du réseau est un point d'attention important, admet Alain Barbey. La SNCF projette des améliorations. Et nous avons des scénarios de réserve en cas de problème.»

M.M.

## Travaux

### Suspensions de trafic dans quatre cantons

Des milliers de voyageurs doivent se préparer à de gros tracasseries ferroviaires dans les cantons de Vaud, Fribourg, Neuchâtel et Berne durant le printemps et l'été 2019. Les CFF annoncent en effet «des interruptions totales du trafic» sur quatre tronçons. Et même pendant près de quatre mois, entre Palézieux et Moudon. Les voyageurs seront en effet privés de trains entre ces deux communes vaudoises du 23 mai au 16 septembre. Pendant cette période, les CFF procéderont notamment au renouvellement de ponts et d'une voie sur ce tronçon. Un projet à 54 millions de francs au total.

Deux autres sites sont concernés par des suspensions similaires, cet été: La Chaux-de-Fonds - Sonceboz (BE), du 5 juillet au 19 août, et Fribourg-Grolley du 9 au 26 août. Tout sera déjà fait au printemps, du 27 avril au 20 mai, entre Yverdon et Estavayer-le-Lac. Parmi ces quatre chantiers, le tronçon fribourgeois retient une attention particulière. Il s'agit en effet d'effectuer un déplacement global de la gare de Givisiez. Opération qui facilitera les relations avec Payerne et Morat, tout en instaurant la cadence du quart d'heure entre Givisiez et Fribourg. Un projet devisé à 55 millions de francs. Les CFF assureront évidemment des alternatives aux trains pendant les périodes d'interruption du trafic ferroviaire. La plupart du temps, il s'agira de bus. Pendant l'interruption totale du trafic entre Lausanne et Puidoux, du 7 juillet au 26 août 2018, 1400 voyageurs avaient pu utiliser l'application Mobile CFF Preview et obtenir un dédommagement en cas de retards répétés. Après cette expérience pilote, les CFF prévoient de proposer un dispositif similaire à sa clientèle. La date de son entrée en fonction n'est toutefois pas encore fixée.

Philippe Rodrik