

Lausanne-Paris, six fois par jour, dans un TGV (presque) tout neuf

Transports

«24 heures» a pu visiter la future rame qui entrera en fonction le 15 décembre

Elle est là pour quelques heures, ce mardi, sur le quai 3 de la gare de Lausanne. Elle, c'est la première des «nouvelles» rames TGV à double étage. Qui contraste d'ailleurs avec sa prédécesseure éliminée, deux voies plus loin, prête à filer vers la Ville Lumière. Elle sent presque le neuf et a ajouté à sa palette de couleurs le bleu glacier.

C'est donc depuis plus haut, dans des trains récents - 4 à 5 ans d'âge - retapés à Rennes (extérieur) et Paris (intérieur), avec des WC qui ont troqué le chimique contre l'eau claire, qu'on voyagera entre les capitales vaudoise et française dès le 15 décembre. Six fois par jour, dont trois via Vallorbe (3 h 41') et trois via Ge-



TGV Lyria présentait mardi à Lausanne la première de ses «nouvelles» rames à deux étages. KEYSTONE

nève (3 h 57'). Avec un tarif qui démarrera à 34 francs, wi-fi compris pour voyager «utile», l'aller grimpera jusqu'à 225 francs si vous voulez goûter, entre autres, au biscuit de brochet signé Michel

Roth dans un beau fauteuil gris, champagne compris.

En gare, le directeur de Lyria, Fabien Soulet, avait convoqué la géopolitologue française Virginie Raisson pour démontrer que le

train est l'avenir de l'avion. Question rapidité (on évite les bouchons, voir l'exemple du projet californien entre San Francisco et Los Angeles), fiabilité (l'espace aérien mondial sera saturé à terme) et comportement (la vindicte populaire croissante contre les passagers aériens). Fabien Soulet ajoute que les nouvelles rames permettront de transporter 4500 passagers de plus par jour, «soit l'équivalent de 30 Airbus A320», et que les trains ne roulent pas mais «sont propulsés sur des rails, ce qui génère 23 fois moins de carbone» que leurs concurrents à deux ailes. Bref, que Lyria n'a pas dépensé un demi-milliard pour des prunes mais pour 15 rames (18 000 places) servant une partie des 7 millions de Suisses qui ont visité la France l'an dernier. Tout ça trente-cinq ans après le premier train à grande vitesse Lausanne-Paris qui, le jour de son inauguration, en janvier 1984, fai-

sait déjà «la nique aux avions», cloués au sol de Cointrin par la neige, selon la presse de l'époque.

Nuria Gorrite n'était pas d'un autre avis. Ceux qui ont croisé le fer par le passé semblaient mardi (temporairement?) avoir fumé le calumet de la paix. En attendant la signature, avant la fin de l'année, d'une nouvelle convention garantissant justement la pérennité de la ligne historique via Vallorbe. «Nous trouvions les objectifs trop timorés, a déclaré la présidente du gouvernement vaudois. Mais nous avons le sentiment que nos préoccupations ont été comprises. Et elles concernent aussi Neuchâtel, Berne et Fribourg.»

Quant au rail, il fait définitivement rêver la conseillère d'État, qui veut revoir «trains de nuit et grands express européens» en gare de Lausanne et la «génération Easyjet» redevenir celle d'«InterRail».

Claude Ansermoz