

Ligne CFF Lausanne-Genève

Pas de retour à la normale avant deux semaines

Après l'affaissement du sol à Tolochenaz, mardi soir, les liaisons ferroviaires reprennent gentiment à partir de ce vendredi.

Renaud Bournoud

Le trafic ferroviaire entre Lausanne et Genève reprend cahin-caha vendredi matin, dès 5 heures. Les convois circuleront à 20 km/h au niveau du tronçon qui a subi un affaissement du sol à la hauteur de Tolochenaz mardi. «Il est clair que les trains ne passeront pas à grande vitesse sur ce secteur la semaine prochaine», précise Charles-André Philipona, responsable de la maintenance d'infrastructure CFF en Suisse romande.

Jeudi matin, trois trains marchandises ont circulé sur la zone sinistrée afin de tester le terrain. «Ces prochains jours, nous augmenterons petit à petit la capacité de la ligne en sondant le sol pour voir comment il réagit», continue le responsable de la maintenance. Un retour à la normale n'est pas prévu avant deux semaines, selon les CFF.

Pour les pendulaires entre Lausanne et Genève, qui n'ont plus de trains depuis mardi soir, cela se traduit par quatre convois par sens et par heure, au lieu de six. «Pour l'instant, nous savons que nous aurons cet horaire-là jusqu'à lundi», indique Jhonny Domingues, responsable Production ferroviaire régionale pour la division CFF voyageurs. Depuis jeudi soir, les horaires modifiés sont consultables sur cff.ch.

«Je suis désolé»

Une géologie un peu faiblarde sous une paire de rails a rappelé l'extrême fragilité de l'unique axe qui relie Lausanne et Genève. «C'est un goulet d'étranglement du réseau CFF», a résumé Vincent Ducrot. Après deux jours à diriger un «état-major de crise», le directeur général des CFF a estimé qu'il était temps de se montrer sur le terrain. Jeudi après-midi, le grand patron a promené les journalistes aux abords du désormais fameux trou que les employés s'affairent à combler avec des matériaux et du béton. Vincent Ducrot a profité de son déplacement pour exprimer toutes les excuses des CFF à leur clientèle. «Je suis désolé», a-t-il déclaré.

Il faut dire que la période est délicate pour la compagnie de chemins de fer, qui souffrait déjà de certaines critiques sur ses prestations en Suisse romande avant de laisser des dizaines de milliers de pendulaires sur le carreau mardi soir. Le retard en matière de développement des infrastructures ferroviaires de ce côté-ci de la Sarine offre les ingrédients pour que ce genre d'incidents se reproduise à l'avenir. Et la pression va encore s'accroître ces prochaines années sur cet axe déjà saturé.

La Métropole lémanique veut une nouvelle ligne

Les responsables politiques comptent bien utiliser ce «chaos» pour avancer leurs pions. Jeudi, la présidente du Conseil d'État



Vincent Ducrot, directeur général des CFF, visite le chantier où est survenu l'affaissement de terrain, en bordure de voie à la hauteur de Tolochenaz. KEYSTONE/JEAN-CHRISTOPHE BOTT

«C'est un goulet d'étranglement du réseau CFF.»

Vincent Ducrot, directeur général des CFF, à propos de l'axe Lausanne-Genève

vaudois, Nuria Gorrite, et son homologue genevois, Serge Dal Busco (*interview à lire en page 17*), ont sorti des limbes la «Métropole lémanique» pour signer un communiqué de presse dans lequel on peut lire: «La stabilité de la mobilité au sein du deuxième pôle économique du pays dépend grandement d'une seule et fragile ligne de chemin de fer.» Une situation unique en Suisse. Les deux Cantons «jugent indispensable la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire à l'horizon 2050».

Comme première étape de ce nouveau tracé ferroviaire, Vaud

et Genève demandent la mise en service d'un tunnel à doubles voies entre Morges et Allaman en 2035. Ainsi qu'une gare souterraine à Genève.

Il manque 45 milliards

De son côté, Vincent Ducrot rappelle que les souhaits des Cantons suisses en matière de développements ferroviaires s'élèvent au total à 50 milliards. «Or la Confédération a 5 milliards à disposition, note le patron des CFF. Il revient aux politiques de faire le tri.»

Lire aussi en page 17

Pas de coupable... pour le moment

● Mais que s'est-il exactement passé sous les voies des CFF à Tolochenaz? Alors que le trafic ferroviaire entre Genève et Lausanne est fortement perturbé depuis mardi soir en raison d'un affaissement du sol, les regards se tournent vers le chantier du réseau EnerLac, à l'origine de l'incident. Ce projet, mené par la société Energie 360°, a pour objectif de garantir un approvisionnement énergétique 100% renouvelable aux bâtiments de l'entreprise Medtronic en pompant l'eau du lac. Pour ce faire, des conduites sont en cours d'installation entre le Léman et la multinationale située à Tolochenaz. Le tracé passe sous les voies de chemin de fer, dix mètres en dessous de la surface où un trou béant a donc été découvert mardi. C'est lors du passage d'un microtunnelier, un appareil servant à réaliser des tronçons souterrains, qu'une poche d'eau et de sable a été percée. Ce qui a créé la cavité à l'origine de l'affaissement du terrain. «Un phénomène similaire à ce qui s'était produit à Saint-Laurent lors de la construction du M2», explique Vincent Ducrot, directeur général des CFF. Pas question cependant pour le moment de pointer du doigt un coupable. Energie 360° assure avoir pris toutes les précautions nécessaires.

Les CFF indiquent pour leur part que la priorité est de rétablir un fonctionnement normal. «Est-ce la faute à la malchance? Y a-t-il eu une erreur ou des insuffisances dans l'analyse géologique? Nous déterminerons tout ça dans un second temps», déclare Vincent Ducrot. Interrogé mercredi soir dans l'émission «Forum» de la RTS, le directeur de l'entreprise ferroviaire pour la Suisse romande, Alain Barbey, avait quant à lui tout de même évoqué une possible «bourde» ou du moins un «problème qui n'a pas été anticipé», mais dont les CFF ne sont pas responsables. Il avait aussi

reconnu qu'on «ne maîtrise pas toujours toute la géologie des sous-sols». Dans tous les cas, une bataille juridique s'annonce. S'ils n'ont pas encore été estimés, les montants en jeu sont évidemment importants, entre les travaux de réparation et les dédommagements aux usagers des transports publics. Pour rappel, depuis le 1^{er} janvier, les CFF doivent rembourser une partie des billets en cas de retard ou de suppression de trains. «Des frais de taxi et des nuits d'hôtel ont déjà été payés aux clients», dévoile Frédéric Revaz, porte-parole. Raphaël Cand/ATS

