

«Ces incidents sur la ligne CFF vont se reproduire!»

Arc lémanique **Avec ses homologues** **vaudois, le président du** **gouvernement genevois** **Serge Dal Busco réclame** **une ligne alternative entre** **Genève et Lausanne.**

Les gouvernements genevois et vaudois réagissent à l'unisson après l'interruption mardi soir du trafic ferroviaire entre Genève et Lausanne. Les deux Cantons pressent Berne d'envisager une nouvelle ligne entre les deux villes. Président du Conseil d'État et patron des Infrastructures à Genève, Serge Dal Busco réagit.

Quel est votre regard sur **l'incident de Tolochenaz?**

Il montre combien le système est fragile. Genève et Lausanne sont reliées par un ruban où le moindre incident coupe notre

canton du reste du pays. Cela arrive aussi lors de drames comme des accidents de personne, sans possibilité de déviation. Le problème est connu de longue date. On améliore les capacités entre les deux villes dans le cadre du programme Léman 2030 - voies supplémentaires, extensions des gares - mais cela ne suffira pas, ce d'autant que l'accroissement de la ligne actuelle se heurte à des oppositions toujours plus fortes.

D'où la revendication **d'une ligne alternative...**

Oui, les deux Cantons - qui n'abusent pas de ces communications communes - réclament ce jeudi que Berne inscrive une nouvelle ligne, séparée de l'actuelle, dans sa planification à l'horizon 2050. Cela ne peut pas se faire du jour au lendemain, mais il faut qu'une première étape, en 2035, concrétise déjà



Serge Dal Busco,
président du
Conseil d'État
genevois

un tunnel en double voie entre Morges et Allaman - secteur où l'incident s'est produit et qui constitue un goulet - ainsi qu'une gare souterraine à Genève qui garantisse des capacités suffisantes à long terme (*ndlr: concrètement il s'agit d'obtenir un tunnel bidirectionnel, et non pas à voie unique, entre Cornavin et Châteline). Sur ce dernier sujet, on assiste à une évolution positive sur le plan fédéral.*

Depuis 2004, le tronçon
historique Berne-Olten
est doublé par une ligne
souterraine à grande vitesse.
Pourquoi pas nous?

Nos revendications ne datent pas

d'aujourd'hui! Mais historiquement, nous sommes aussi un peu responsables de notre sous-développement ferroviaire. Pendant que Zurich obtenait des milliards dans les années 80 pour développer son RER, Genève voulait remplacer par un métro léger la ligne Annemasse-Eaux-Vives. Il a fallu le combat de visionnaires pour instiller une culture ferroviaire.

Mais avec une ligne
qui lâche, une pénurie
de mécaniciens, on est mal
parti pour faire du train
une réponse aux enjeux
de ce siècle!

L'incident de cette semaine, qui a laissé des foules de gens en rade, constitue un sérieux avertissement. Ces incidents vont se reproduire d'autant plus qu'en augmentant les fréquences, on poussera l'infrastructure à ses limites. Un coup d'accélérateur s'impose. **Marc Moulin**