

Liaison ferroviaire

«Il faut mettre la priorité sur une nouvelle ligne»

Roger Nordmann demande au Conseil fédéral d'examiner rapidement le meilleur tracé entre Lausanne et Genève. Olivier François s'active aux États.

Renaud Bournoud

Après les déclarations autour du trou de Tolochenaz la semaine dernière, les élus vaudois mettent la pression à Berne. Chef du groupe socialiste aux Chambres fédérales, Roger Nordmann a rédigé un postulat qui charge «le Conseil fédéral de présenter un rapport examinant les différentes solutions pour améliorer la fiabilité et la redondance de la liaison ferroviaire Lausanne-Genève». Le conseiller aux États PLR Olivier François a, lui, préparé une motion intitulée «Garantir la sécurité de l'exploitation ferroviaire du réseau grandes lignes en s'assurant d'une alternative ferroviaire pour le transport voyageurs». Les deux élus vaudois, qui se sont informés mutuellement de leurs démarches, déposeront leurs textes lors de la session parlementaire qui débute le 29 novembre.

«L'idée est d'arriver avec la meilleure solution pour une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève dans le message du Conseil fédéral prévu pour 2026», explique Roger Nordmann. Ce message dictera l'étape 2035 de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. La Suisse a un gâteau de 12,9 milliards à partager entre ses régions. Mais pour l'instant, cette étape ne prévoit rien pour la ligne lémanique. De son côté, Olivier François indique que sa «motion se concentre moins sur Lausanne-Genève. Elle a une visée plus nationale.»

Une ligne de 1858

Le 9 novembre, vers 17 heures, l'affaissement du sol entre les voies à Tolochenaz a provoqué une interruption sans précédent sur cette ligne surchargée. Le trafic n'est toujours pas revenu à la normale. Cet incident géologique a jeté une lumière crue sur la faiblesse de la liaison ferroviaire entre Lausanne et Genève, qui ne connaît pas d'itinéraire bis. Un cas quasi unique en Suisse. Par ailleurs, la ligne est plutôt vétuste. Roger Nordmann relève que «les ingénieurs qui l'ont conçue ont vécu la Révolution française». «Une partie des sou-



Des ingénieurs regardent le ballast déposé dans le trou sur la ligne CFF entre Lausanne et Genève à la suite d'un affaissement survenu à Tolochenaz. KEYSTONE



«L'idée est d'arriver avec la meilleure solution pour une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève dans le message du Conseil fédéral prévu pour 2026.»

Roger Nordmann, conseiller national (PS/VD)

bassements de la ligne date encore de 1858, rappelle le texte de son postulat. Dès lors, il est clair que les indispensables travaux de rénovation accroîtront encore le problème de fiabilité et de disponibilité.»

Pour le chef du groupe socialiste, il faut mettre «la priorité sur la conception générale de cette nouvelle ligne Lausanne-Genève et sur la possibilité d'exploitation qu'elle offre, notamment pour les horaires de crise». Dans le détail, son texte demande au Conseil fédéral d'étudier les deux options principales qui sont la construction d'une ligne entièrement nouvelle «entre la zone Renens-Busigny et la zone Cornavin-Aéroport» et la réalisation «progressive de plusieurs segments de ligne nouvelle».

180 millions restés en caisse
En 2009, la surcharge de la ligne ferroviaire Lausanne-Genève

avait déjà amené les Conseils d'État genevois et vaudois à proposer des fonds pour améliorer cette liaison. En 2010, le Canton de Vaud a débloqué quelque 194 millions pour préfinancer différents aménagements sur le tracé et financé des études de développement de la ligne. Une grosse décennie plus tard, l'État indique que finalement «aucun préfinancement n'a été sollicité par les CFF auprès des Cantons pour la construction de la quatrième voie entre Lausanne et Renens ou pour la réalisation des points de croisement de Mies et de Chambésy. La Confédération a assuré directement le financement nécessaire.» Pierre-Yves Gruaz, directeur général vaudois de la mobilité et des routes, précise: «Sur les 194 millions, 12 millions ont été dépensés par le Canton pour des études.» Le reste n'est jamais sorti des caisses de l'État de Vaud.

La Ville de Zurich fore sous nos voies

● L'entreprise Energie 360° SA, qui forait sous les voies CFF à Tolochenaz, a eu droit à un bon coup de projecteur la semaine dernière. Cette société anonyme est la propriété (à 96%) de la Ville de Zurich. On pourrait y voir une certaine ironie: la Commune de Zurich, bien gâtée par la Berne fédérale pour ses infrastructures, vient bousiller notre vieille ligne Lausanne-Genève. C'est un peu plus compliqué que ça. Energie 360° a ses bureaux en Suisse romande, dans la tour Edipresse. Alors on a pris l'ascenseur pour faire connais-

sance. «Nous sommes le fournisseur de gaz historique de la Ville de Zurich, explique David Faehndrich, responsable vente en Suisse romande. Zurich veut une politique énergétique plus propre, c'est pour cela que l'entreprise s'est réorientée vers les énergies renouvelables.» À Tolochenaz, Energie 360° réalise un système d'aquathermie pour le compte de la multinationale Medtronic. Il s'agit d'un réseau de chauffage à distance fonctionnant à l'aide de pompes à chaleur alimentées par l'eau du lac. Le projet est mené conjointement avec la Ville de

Morges. «C'est le Canton de Vaud qui nous a demandé de mutualiser la station de pompage dans le Léman», indique David Faehndrich. Comme Medtronic n'est pas du bon côté des voies, Energie 360° a dû forer sous la ligne CFF pour passer ses tuyaux. La suite, on la connaît: une poche d'eau, l'affaissement et la pagaille pour des dizaines de milliers de pendulaires. «Tout ce qui a été fait a été validé par les CFF», rappelle toutefois David Faehndrich. D'ailleurs, la compagnie ferroviaire se garde bien d'accuser quiconque. **RBO**