

Liaison Lausanne-Genève

Pour les CFF, Tolochenaz est un problème parmi d'autres

L'ex-régie fédérale prend-elle toute la mesure de l'incident? Malgré une communication indélicate, les élus lémaniques se sentent entendus.

Florent Quiquerez, Gabriel Sassoon

Ce n'était peut-être ni le moment ni l'endroit, mais quand même. Alors que les CFF tenaient ce jeudi leur conférence annuelle sur leur stratégie 2030, on aurait pu s'attendre au moins à une évocation du trou de Tolochenaz, qui a compliqué les déplacements de nombreux voyageurs pendant deux semaines. Eh bien non, il a fallu attendre les questions.

Interpellé sur la ponctualité des trains - un des défis des CFF -, notamment en rapport avec la faiblesse de la ligne Lausanne-Genève, voici ce qu'a répondu Vincent Ducrot, directeur de l'entreprise: «Le problème de la ponctualité en Romandie ne se situe pas entre Lausanne et Genève, mais entre Lausanne et Berne [...]. Entre Lausanne et Genève, on a un problème de cadence très élevé, par contre le système est robuste.»

Et le trou de Tolochenaz? «C'est un risque résiduel d'un système de transport complexe comme le nôtre, explique Vincent Ducrot. Et si demain un train arrache la ligne de contact à la sortie de la gare de Berne - là où il y a aussi une part très importante du trafic qui passe -, on aurait exactement le même problème. On a des points névralgiques, Tolochenaz en est un, qu'on essaye d'identifier et de sécuriser un maximum, mais ça prend beaucoup de temps.»

Fronde lémanique

Tolochenaz, un problème parmi d'autres, voilà de quoi refroidir la fronde lémanique, qui tente d'expliquer que la liaison Lausanne-Genève mérite une nouvelle ligne, son cas étant unique. En cas de pépin entre deux des plus grandes villes du pays, il n'y a aucun itinéraire de contournement sur sol suisse.

Cela avait notamment été évoqué lors du congrès de OuestRail, quelques jours après la paralysie du réseau. Ses représentants avaient encore rappelé que la vitesse commerciale entre Zurich et Berne est de 170 km/h, alors qu'elle ne dépasse pas les 90 km/h dans l'arc lémanique.



Jeudi, lors de la conférence annuelle des CFF, le directeur, Vincent Ducrot, ne s'est pas attardé sur l'interruption du trafic entre Lausanne et Genève. KEYSTONE

L'ancienne régie fédérale va-t-elle chercher à combler ce déséquilibre? «Avant de combler, il faut construire. On commence les travaux de la gare de Lausanne dans les prochains mois. On va aussi commencer des travaux extrêmement lourds à Genève.» Presque 4 milliards seront investis. Pour Vincent Ducrot, il n'y a pas de décalage d'offre. «Toutes les régions sont importantes. On a une ligne rapide entre Zurich et Berne, mais on a aussi beaucoup de secteurs où le train avance à la même vitesse qu'en Suisse romande.»

Et le grand patron de rappeler que les CFF ne sont que des exécutants. L'argent et les priorités sont fixés par les politiques. Pour la liaison Lausanne-Genève, des études ont été commandées par le parlement. «Notre rôle, c'est de donner les éléments, relève Vincent Ducrot. Mais ensuite il faut qu'un processus politique ait lieu.»

Hasard du calendrier, ce même jeudi, Vincent Ducrot s'est entre-

tenu avec les conseillers d'État romands chargés des Transports. Ont-ils l'impression que le problème de Tolochenaz est pris à la légère par les CFF?

«Absolument pas», estime Nuria Gorrite. Dans les jours qui ont suivi l'interruption du trafic, la ministre vaudoise est montée au front avec son homologue genevois pour plaider l'urgence d'une nouvelle ligne. «Il existe une fragilité structurelle qu'il faut corriger. Les CFF en sont conscients. J'en ai personnellement discuté avec Vincent Ducrot cette semaine.»

Préoccupation partagée

L'élue reste prudente et ne va pas jusqu'à se dire optimiste. «Mais je suis suffisamment impliquée dans le dossier pour savoir que cette préoccupation est partagée. Aujourd'hui, l'ensemble de la classe politique fédérale est impliqué, tous les cantons romands, les CFF et l'Office fédéral des transports travaillent en ce sens.»

Sous la Coupole, le conseiller national Roger Nordmann (PS/VD) ne trouve rien à redire sur les CFF. «Ils sont archiconscients de la défaillance du réseau, dont ils sont d'ailleurs les premières victimes.» Le trou de Tolochenaz n'a pas révélé de problème opérationnel mais la nécessité d'investir, insiste-t-il. «C'est au parlement de lancer une impulsion en ce sens.»

Le chef du groupe socialiste va demander au Conseil fédéral d'examiner rapidement le meilleur tracé entre Lausanne et Genève. Le conseiller aux États Olivier François (PLR/VD) prépare également une intervention au niveau national: «Le trou a provoqué un incident important pour les CFF, mais il y a d'autres secteurs du réseau qui sont également à risque!»

À ses yeux, les CFF ne font pas passer la nouvelle ligne au second plan. «Tout sujet est important pour Vincent Ducrot, mais encore faut-il qu'on lui donne les moyens d'agir.»

Commentaire

Les CFF snobent le trou de Tolochenaz

Fabian Muhieddine,
réd. en chef adjoint,
rédaction Tamedia



Si le trou s'était formé sur la ligne Berne-Zurich, je vous fiche mon billet sur la table que la conférence de presse des CFF aurait commencé par ce point. Que nous aurions vu des mines contrites, des visages rouges de gêne. Que des têtes auraient peut-être même roulé pour expier ce crime de lèse-majesté. Qu'au moins des explications plus approfondies auraient été fournies.

Mais non, le trou est à Tolochenaz (VD). Et Vincent Ducrot, le directeur général de l'ex-régie fédérale, n'en pipe mot lors de son show devant la presse sur la stratégie 2030. Il a fallu que notre journaliste pose la question pour que le sujet soit abordé. La ligne Genève-Lausanne? «Un risque résiduel d'un système de transport complexe», rétorque le big boss.

Les CFF ont tort de snober le trou romand, et avec lui la main-d'œuvre de l'une des régions les plus florissantes économiquement du pays. L'entreprise botte très vite en touche dès qu'il s'agit d'imaginer

une alternative pour soulager cette voie saturée. Eh oui, c'est la classe politique qui tient les cordons de la bourse. Idem pour les responsabilités. Elles seront définies plus tard. On essaie de nous faire croire que dans un pays où on a l'impression que chaque caillou entre les traverses a été délicatement déposé, un tel accident ne soulève aucune question. «Circulez braves gens» ne peut être la réponse à tout. Les CFF n'ont pas les bons mots. Ils font peut-être juste mais communiquent mal. S'ils veulent être entendus, les Romands doivent hausser le ton.