

## L'édito

**Ariane Dayer**  
Rédactrice  
en chef



## Le trou

Il était une fois un trou. Et tout le monde allait tomber dedans. Si un auteur inspiré ou aviné avait voulu écrire une fable sur la modestie du destin helvétique, il n'aurait pas trouvé plus belle base que le pataquès CFF de cette semaine. Il lui suffisait de se pencher sur les infographies de l'événement: une ligne de train entre Morges et Allaman, avec cette mention entre deux: «Trou.»

Or donc, dans un endroit de Suisse romande qu'on qualifie volontiers de trou, un trou allait bloquer une région pendant

plusieurs jours. Démontrant à quel point la partie francophone du pays ne représentait qu'un trou oublié dans le réseau des transports. Cela dans un pays généralement dessiné comme un trou au milieu du continent euro-

péen. Bonjour la mise en abyme.

On savait déjà la fragilité des lignes ferroviaires romandes, mais l'effondrement de Tolochenaz a donné la mesure de sa gravité. La Suisse romande peut se retrouver, en quelques minutes, à plusieurs heures du reste du pays. Pire, Genève risque la coupure complète. Tout cela parce que les politiciens d'ailleurs ont autrefois privilégié les investissements ferroviaires chez eux pendant que les élus d'ici échouaient à imposer leurs vues.

Le problème, c'est qu'on est parti pour faire pareil. Si l'on respecte les règles et le rythme fédéral sur les projets d'infrastructure, on aura peut-être une rustine en 2035, et quelque chose de plus solide en... 2050. Dans trente ans!

Impossible, on le voit, de se contenter d'attendre la routine des rendez-vous décisionnels bernois, il faut agir plus vite. Et lancer le débat au niveau national. Parce qu'il ne s'agit pas ici de confort, de calmer des usagers lassés des panneaux indicateurs sur lesquels les annulations défilent comme les cerises rouges d'un bandit manchot.

Cette fois, on a changé de dimension, ce n'est pas au client qu'il faut répondre mais au citoyen. L'enjeu n'est pas consommateur mais politique, c'est celui de l'éloignement national, d'une déchirure dangereuse entre Genève et Zurich. Les politiciens romands doivent s'unir pour le dire et avoir, enfin, de l'impact. Sortir de leur trou, en fait.

À LIRE PAGES CI-CONTRE

ariane.dayer@lematindimanche.ch



À Genève comme à Morges, des deux côtés de la ligne CFF coupée par le trou de Tolochenaz (au centre), des milliers de passagers ont été



# Au train où vont les choses vous n'avez pas fini d'at

**TROISIÈME VOIE** Tout le monde en parle, mais personne ne sait à quoi ressemblera vraiment la nouvelle ligne, entre Lausanne et Genève. À ce stade, une certitude: il faudra du temps. Gros plan sur les points bloquants.

JOCELYN ROCHAT  
jocelyn.rochat@lematindimanche.ch

«Cette panne géante, nous y avons souvent pensé quand nous n'arrivions pas à faire avancer le projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Lausanne et Genève. On s'était dit que, si tout était bloqué un jour, ça ferait réagir l'opinion», dit Daniel Mange.

Ce prof honoraire de l'EPFL, spécialiste des questions ferroviaires et membre actif CITraP, un lobby des usagers des transports publics, tente depuis la fin des années 2000 d'alerter sur le risque couru par la métropole lémanique, jusque-là «sans grand succès». La panne de mardi, «heureusement sans dégât humain», a révélé brutalement «la fragilité extraordinaire» de cet axe historique.

«En cas de pépin durable, Genève n'est plus atteignable par le rail, à moins d'un détour par la France, via Belfort et Bâle.» L'apparition subite du trou de Tolochenaz a provoqué l'arrêt de la ligne qui compte parmi les plus fréquentées et les plus rentables du pays, et bloqué des dizaines de milliers de passagers qui se demandent comment un risque de panne, identifié dès 1974, ne sera supprimé qu'en 2050, comme l'affirme une rumeur tenace.

La seule certitude, c'est que les utilisateurs de cette ligne peuvent prendre leur mal en patience, quelles que soient les solutions qui seront adoptées dans les mois qui viennent (*lire encadré*). «Les incidents sur la ligne CFF vont se reproduire», a prévenu le conseiller d'État Serge Dal Busco dans les titres Tamedia. Le trou bouché, il restera les accidents de personnes, la pénurie de conducteurs et les gros travaux de maintenance pour perturber les horaires.

Et la réforme envisagée prendra du temps, voici pourquoi.

## 1 Qui décide?

Cette semaine, ce sont les dirigeants des CFF qui sont venus présenter leurs excuses aux passagers bloqués. Mais ils ne sont pas les seuls responsables. Depuis 2014, c'est le parlement qui décide de la construction des nouvelles lignes,

à charge pour les CFF d'exploiter le réseau qui leur est confié. Et les demandes sont nombreuses.

Le directeur des CFF Vincent Ducrot l'a rappelé cette semaine, «les souhaits des cantons suisses en matière de développements ferroviaires s'élèvent actuellement à 50 milliards, les politiciens feront le tri». Car la Confédération n'a pas prévu ce budget. Or la nouvelle ligne Lausanne-Genève ne fait pas partie des top priorités du pays.

«Sur le fond, c'est juste, le parlement a le dernier mot, mais c'est un travail collectif, répond le sénateur radical vaudois Olivier Français. Les CFF peuvent très bien expliquer qu'ils ont un souci, qu'il y a un risque sur cette ligne et qu'il faut trouver une solution. Je ne peux pas accepter que le directeur des CFF renvoie tout le problème aux politiques pour trouver la solution à ce problème techno-économique.»

Et puis, le conseiller aux États a fait ses comptes, lui aussi. «Dans le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (Prodes), nous avons accepté le principe de dépenser 13 milliards d'ici à 2035. Après le parlement doit débloquer l'argent nécessaire chaque année, et nous venons de proposer en commission d'augmenter l'enveloppe de 233 mil-



«Pour être compétitif avec l'avion, il faut faire des progrès en vitesse.

**Avec des trains qui roulent à 83 km/h entre Lausanne et Berne, ça ne suffira pas.»**

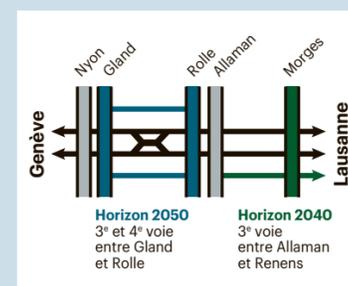
Daniel Mange,  
professeur honoraire à l'EPFL

lions, pour les quatre années à venir. C'est le maximum possible.»

## 2 Une nouvelle ligne, ça arrive souvent?

Non, c'est très rare. Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, et la construction du réseau ferroviaire initial, il n'y a eu que trois nouvelles lignes en Suisse. «Sur le plateau, il y a le tronçon Berne-Olten, qui permet aux trains de rouler un peu plus vite à la sortie de la capitale, et le reste, c'est les transversales al-

## Il y a deux solutions, le rafistolage ou le neuf



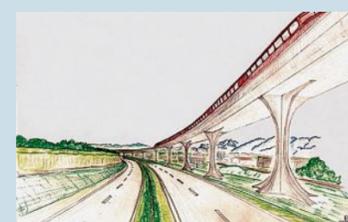
Le «bletz» passe par la multiplication des voies sur certains secteurs de la ligne Léman. DR

### LE RAFISTOLAGE

«Le parlement a donné des moyens financiers pour étudier la ligne Lausanne-Genève, au même titre que le tronçon Lausanne-Berne. Il y a des variantes qui sont proposées et à l'étude, résume le conseiller aux États vaudois Olivier Français. La politique a fait son boulot, maintenant, il y a une contradiction à l'interne et des plans qui cir-

culent dans l'administration. Le débat est assez rude, parce que la variante indépendante du réseau actuel coûtera plus cher que la variante complémentaire. Il faut étudier ces plans et prendre une décision.»

La variante complémentaire, ou «bletz», le rafistolage en vaudois, consiste à dé-



Ici, une variante en viaduc le long de l'autoroute, imaginée et dessinée par Eugen Brühwiler, de l'EPFL. DR

### LE NEUF

L'alternative, c'est d'imaginer une ligne nouvelle, séparée du parcours historique qui a été inauguré en juin 1858. En cas d'accident ou de problème sur l'une des deux lignes séparées, les trains disposent d'un itinéraire bis et Genève n'est jamais bloquée. C'est cette idée de

nouvelle ligne qui a le plus inspiré les experts ferroviaires, et ils sont nombreux en Suisse, qui étudient ce scénario depuis des années.

Outre l'option de la tranchée le long de l'autoroute Lausanne-Genève, certains ont imaginé des solutions



Laurent Guiraud, Jean-Christophe Botti/Keystone, DR

confrontés mardi soir à un problème technique plus grave que d'habitude.

# ses, tendre à la gare

lines, avec les tunnels du Lötschberg, du Gothard et du Monte Ceneri. Voilà les seuls tronçons neufs du réseau ferroviaire suisse», détaille Daniel Mange. Une nouvelle ligne entre Genève et Lausanne, avec un itinéraire différent de la ligne actuelle, constituerait donc une grande nouveauté. Parce que d'habitude, la Suisse préfère rafistoler ou «rebletzer» ses voies, selon le synonyme vaudois utilisé cette semaine par la conseillère d'État vaudoise Nuria Gorrite.

Pour une foultitude de raisons, qui vont de coûts pharaoniques de ces investissements à leur planification à long terme, sans oublier l'idée de répartir au mieux ces milliards entre les différentes régions du pays, il est plus facile de faire évoluer les lignes ferroviaires tronçon par tronçon, plutôt que d'imaginer de nouvelles liaisons, comme si la Suisse était une terre vierge.

## 3 On n'a pas oublié la vitesse?

Si, justement. La vitesse croissante des locomotives et le dérèglement climatique. «On le voit encore avec la COP de Glasgow: le chemin de fer est idéal en termes de CO<sub>2</sub>. Il va hériter de cette crise. Il faut se préparer à ce transfert modal vers le ferroviaire, mais, pour être compétitif avec l'avion, il faut faire des progrès en vitesse», note Daniel Mange. «Avec des trains qui roulent à 86 km/h entre Lausanne et Berne, et entre Win-

terthour et Saint-Gall, ça ne suffira pas», confirme Olivier Français. Car, comme le rappelle le rapport «Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne», il est «crucial» d'élever la vitesse car «la Suisse est menacée d'évitement par les trains européens, dont le standard de vitesse pour les nouvelles lignes est égal ou supérieur à 320 km».

«Les trains actuels peuvent rouler bien plus vite. Ce sont les infrastructures qui ne suivent pas», confirme l'ingénieur Rodolphe Weibel, qui tient un blog sur ces questions ferroviaires. Il plaide pour une complémentarité avec la route, un paramètre peu pris en compte.

«Les Italiens font passer leurs trains rapides le long des autoroutes, notamment entre Milan et Turin.» Ils ne sont pas les seuls. À New York ou à Copenhague, il y a des infrastructures qui combinent en vertical des pistes pour les voitures et les trains, et parfois même pour les cyclistes et les piétons. De tels projets pourraient nous inspirer, à une époque où l'on constate que l'autoroute entre Lausanne et Genève est saturée, et où l'on parle de rajouter une piste de chaque côté. «Quand on a la chance d'avoir un tracé suffisamment droit pour associer le rail et la route, ce qui est le cas ici, il faudrait en profiter. Mais en Suisse, les gens qui s'occupent de la route et du rail ne se parlent pas. Ils se voient encore comme des concurrents, pas comme complémentaires», regrette Rodolphe Weibel.

Pour améliorer la vitesse des échanges entre Lausanne et Genève, les ingénieurs qui ont signé les différents rapports de la CITraP s'intéressent beaucoup à l'autoroute entre les deux villes. Elle est suffisamment droite pour permettre d'accélérer, et on peut imaginer que les trains longent ce tracé dans une tranchée qui jouerait le rôle de parois antibruit, pour limiter les nuisances.

## 4 Qui a peur des oppositions?

L'agenda politique n'est pas le seul à ralentir le processus. Il faut encore envisager de possibles oppositions locales qui pourraient bloquer un chantier de cette ampleur. Cette crainte est résumée par la formule qui parle d'«un recours par mètre carré de terrain impliqué dans le projet».

«Les désagréments d'un tel chantier seront pénalisants, mais ils le seront bien moins le long d'une autoroute, dont on connaît les nuisances, que le long du tracé historique du train qui traverse des zones densément peuplées», notent les auteurs du rapport «Nouvelle ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne». On le voit, les difficultés ne manquent pas, et la liste ci-dessus n'est pas exhaustive. Elles expliquent largement pourquoi ce problème de la ligne unique et fragile vers Genève n'est toujours pas résolu, alors qu'il a été identifié dès 1974 par les CFF.

Malgré les années qui passent, Daniel Mange reste optimiste. «J'espère rouler sur cette ligne de mon vivant et j'ai 80 ans. Les gens qui parlent d'une solution à l'horizon 2050 font référence à un plan stratégique. En réalité, on peut régler ce problème en dix-quinze ans, et l'accident de cette semaine a clairement accéléré le processus.»

doubler la ligne existante, plutôt que de créer un nouvel itinéraire. En multipliant les zones à deux, trois ou quatre voies sur la même ligne, les omnibus et les trains plus rapides peuvent se dépasser, ce qui permet de maximiser l'utilisation de la ligne. Mais tout miser sur un seul itinéraire reste

«une option délicate, parce que, quand il y a un accident de personne, ou un accident comme cette semaine à Tolochenaz, ça a des conséquences sur toute la ligne», note Olivier Français. Quand on intervient sur un réseau aussi concentré, il ne faut pas penser à court terme. Il faut avoir une vision à long terme, quitte à investir un peu plus au début.»

où les trains passent au-dessus de l'autoroute (voir l'œuvre d'artiste ci-contre), et d'autres parlent de trains qui circulent en dessous. Alors que la variante viaduc semble difficile à vendre, à cause des oppositions prévisibles, le sous-sol,

«la 4<sup>e</sup> dimension», a ses défenseurs. C'est la variante préférée d'Olivier Français, qui rappelle son surnom de «taupinette», et qui estime que «dans un secteur très urbanisé, un tunnel permet de limiter les impacts». Entre ces diverses solutions, le débat s'annonce vif.

# La pièce va coûter plus de 200'000 francs

**VENTE INSOLITE** La pièce du XIX<sup>e</sup> siècle la plus rare de Suisse sera mise aux enchères ce lundi 15 novembre à Genève. Son prix de base époustoufle.

**ARIANE DAYER**  
ariane.dayer@lematindimanche.ch

Certes, elle est en argent. Mais de là à viser aussi haut, il fallait du souffle. Ce lundi, une pièce suisse de 5 francs va être mise aux enchères avec un prix de base de 200'000 francs. Un chiffre qui va rapidement monter puisque le petit bout de métal a tout pour plaire aux collectionneurs. Sa date, d'abord, 1886, raconte toute une histoire. À l'époque, l'Union monétaire latine avait décidé de ne plus frapper de pièces en métal précieux. Mais elle avait fait une exception pour la Suisse, autorisée à produire des pièces de 20 francs en or, et des monnaies de 5 francs en argent. Las, le coin principal qui permettait de frapper les pièces d'argent s'était rapidement brisé, ayant produit seulement cinq pièces. Sur le nombre, trois sont aujourd'hui dans des musées suisses, deux seules en mains privées, dont celle qui est mise en vente aujourd'hui par un collectionneur anonyme.

Plonger dans ce monde dé-poussièré les clichés. Frank Baldacci, le directeur de Nu-



mismatica Genevensis SA, responsable de la vente, le confirme: «On n'en est plus au vieux monsieur à barbe blanche des bandes dessinées, le domaine attire de plus en plus de jeunes gens, des femmes aussi, que le passé intéresse.» Même si elle est suisse - le petit B du bas prouve qu'elle a été frappée à Berne - une pièce aussi rare que celle-ci va certainement attirer aussi des convoitises d'ailleurs, d'Asie par exemple.

**Un record à 800'000 francs**

La thune de choc atteindra-t-elle un prix record? Frank Baldacci se fait poétique: «Si elle part aux étoiles, nous serons excessivement contents pour la personne qui la vend.» L'excitation d'une vente, selon lui, se pressent lorsqu'on voit le collectionneur prendre la monnaie dans la main et que «ses yeux se mettent à briller». Il précise que le dernier record est tenu par une pièce bâloise de 20 ducats, partie pour 800'000 francs en 2014.

La vente de lundi donnera en tout cas la mesure de ce monde étrange où un objet se fait star le temps d'une enchère puis replonge dans le secret pour plusieurs années: «Il est probable que celui qui n'achètera pas la pièce dans cette vente ne la reverra plus avant que ne passe une génération.»

Une précision pour les passionnés, le lot 395 devrait être mis aux enchères parmi beaucoup d'autres pièces, ce lundi vers 15 heures au Beau-Rivage à Genève. N'amenez pas vos thunes d'aujourd'hui, ça ne va pas suffire!

# Taclée sur QoQa, Crans-Montana garde sa ligne

**SAISON DE SKI** La station voulait offrir une journée de ski à prix réduit, elle récolte une centaine de commentaires mécontents. En cause? Sa sortie du Magic Pass.

En langage numérique, on appelle cela un *shit storm*. Laissons la traduction littérale de côté pour retenir qu'il s'agit d'un déferlement de commentaires négatifs sur les réseaux sociaux. Crans-Montana vient d'en récolter une avalanche sur la plateforme de vente en ligne QoQa. C'était mercredi, la station valaisanne proposait une journée de ski associée de rabais auprès d'une centaine de prestataires. Elle a vendu un peu plus de la moitié du stock, un score plutôt modeste sur ce site habitué à se faire piller. Mais elle a surtout récolté un flot d'avis révoltés des internautes, critiquant sévèrement la sortie fracassante de la station du Magic Pass depuis la saison dernière.

«Société aux abois qui cherche désespérément son public depuis son retrait du Magic Pass.» «Offre nullissime, peut-être de nouveau à Crans-Montana si cette équipe de prétentieux rejoint le Magic Pass.» «Ça fait vingt-cinq ans que je skiais ici, ils m'ont perdu.» De vieux dossiers sortent aussi du bois et critiquent les «fermetures intempestives» et les «scandales». On se souvient du clash monu-

mental, en 2018, entre l'actionnaire principal des remontées mécaniques (CMA), le Tchèque Radovan Vitek, et les communes. Ces derniers mois, la tension est remontée d'un cran avec la volonté de CMA de faire cavalier seul pour la promotion touristique, ce qui a crispé l'Office du tourisme, qui regrette un double.

**Objectifs atteints**

Ces critiques sont aussi un premier baromètre du choix de Crans-Montana de sortir de l'abonnement communautaire, car les chiffres consolidés ne seront disponibles que l'an prochain. Mais Maxime Cottet, directeur général de CMA, ne se laisse pas ébranler. «Ces gens déversent leur venin, ça ne remet pas en cause notre stratégie. Il est normal qu'un nouveau positionnement commercial suscite des remarques. Le Covid et la météo compliquée, l'hiver dernier, n'ont pas aidé, mais nous sommes malgré tout satisfaits. Pour cette année, nos objectifs de vente d'abonnements sont atteints à 90%.»

Sur le forum de QoQa, les rares supporters de Crans-Montana n'y allaient pas non plus de main morte avec les disciples du Magic Pass, les résumant à des bobos qui skient gratuitement et encombrant les installations d'une station haute gamme. «Ils se donnent l'air d'une station huppée mais sont à des années-lumière de Zermatt», répond un autre. On l'aura compris, il y a de l'ambiance sur l'alpe. Espérons que la neige rafraîchisse les esprits. JULIEN WICKY

