

Des rails qui ne tiennent qu'à un fil

MOBILITÉ Deux jours et demi après l'interruption totale du trafic entre Morges et Allaman, les premiers trains devaient circuler ce matin, mais le retour à la normale prendra du temps. Le directeur des CFF, Vincent Ducrot prend la parole pour la première fois

RAPHAËL JOTTERAND
@Raph_jott

L'ambiance a changé sur les lieux du fameux trou. Finies les analyses et les discussions, place au travail des ouvriers qui se relaient sur le chantier, pour couler le béton et retrouver une circulation adaptée dès ce matin.

L'annonce de reprise est tombée de la bouche du directeur des CFF, Vincent Ducrot, qui a fait le déplacement pour s'exprimer devant la presse et «amener un soutien moral à toutes les personnes déployées sur le site». Cette bonne nouvelle va ravir de nombreux pendulaires, mais des bémols sont à prendre en compte. Premièrement, seuls quatre trains par heure pourront circuler entre Morges et Allaman à vitesse réduite de 20 km/h contre 140 km/h en temps normal. Toutes les liaisons directes seront supprimées dans le but de desservir la totalité des gares entre Lausanne et Genève.

Ce qui peut inquiéter les utilisateurs réguliers du tronçon, c'est que la situation ne devrait pas revenir à la normale avant deux semaines, comme l'a affirmé le patron des CFF. «Nous allons garder ce régime jusqu'à mardi prochain, ce qui va permettre de poursuivre la consolidation. Nous espérons ensuite augmenter progressivement la cadence, mais seule l'évolution des

opérations nous dira si c'est possible ou pas.» Il n'est pas exclu que de nouvelles dégradations apparaissent dans le secteur et qu'il faille monter un pont mobile, qui est déjà acheminé sur place. Pendant ce temps, six bus vont compléter le dispositif d'acheminement entre Morges et Allaman.

«Cette ligne est notre maillon faible»

Vincent Ducrot est revenu pour *Le Temps* sur les critiques auxquelles il doit faire face, notamment sur son silence. «C'est tout à fait normal que je ne me sois pas exprimé. Pendant deux jours, mon rôle était, au sein de l'état-major de crise, de piloter les opérations. Je suis un chef d'entreprise, je dois avant tout m'occuper de rétablir la situation avant de pouvoir m'exprimer comme je le fais aujourd'hui.»

Sur la question des dédommagements, la compagnie ferroviaire confirme que toutes les mesures seront prises, mais qu'elles sont trop difficiles à détailler car il s'agit de faire du cas par cas. Quant à la répartition des coûts de cette semaine cauchemardesque, Vincent Ducrot préfère rassurer. «Nous avons de très bons contacts avec l'entreprise mandatée pour faire ce chantier sous voies, et nous retardons même nos travaux pour qu'elle puisse finir son forage. Ces sociétés sont assu-

rées pour de pareils dégâts, mais je tiens à rappeler que nous avons affaire à de tels chantiers une cinquantaine de fois par an et que ce type d'incidents n'est pas inédit. Nous allons effectuer toutes les analyses nécessaires, et, une fois venu le temps des discussions, nous nous assiérons à une table pour parler addition.»

En ce qui concerne la gestion de la crise, Vincent Ducrot admet que quelques erreurs ont été commises. «La première phase a été compliquée et, je l'avoue, trop longue, car nous étions en pleine heure de pointe. Nous n'avons pas réussi à avoir des bus assez rapidement. Je suis aussi d'avis qu'on doit s'améliorer dans la communication aux voyageurs en période de crise.» Le directeur des CFF se félicite en revanche de la suite des opérations, vantant le mérite «d'une organisation parfaitement rodée».

En cas de crise ferroviaire, le bassin lémanique se retrouve trop vite dans la gabegie, ce qui n'est pas le cas du côté alémanique, comme l'ont remarqué les ministres des Transports genevois et vaudois, Serge Dal Busco et Nuria Gorrite (lire ci-dessous). «Cette ligne est notre maillon faible. Le retard pris en Suisse romande est en train d'être rattrapé et je fais confiance au parlement pour prendre les meilleures décisions», conclut Vincent Ducrot. ■



Aux abords du trou de Tolochenaz, les travaux de comblement se poursuivaient hier. (JEAN-CHRISTOPHE BOTTI/KEYSTONE)

Genève et Vaud réclament une nouvelle ligne ferroviaire

TRANSPORT L'incident de Tolochenaz encourage les ministres genevois et vaudois à réclamer des investissements. Un premier tunnel à double voie, une gare souterraine à Genève de plus grande capacité, et enfin une ligne alternative

LAURE LUGON ZUGRAVU
@LaureLugon

Les ministres des Transports genevois et vaudois, Serge Dal Busco et Nuria Gorrite, haussent le ton. Sous le sceau de la Métropole lémanique, les deux conseillers d'Etat demandent à la Confédération une nouvelle ligne ferroviaire pour 2050. L'occasion du trou de Tolochenaz était trop belle, si on nous pardonne l'expression s'agissant d'un

incident qui cause bien des désagréments, pour ne pas réclamer une amélioration du réseau ferroviaire. Car depuis mardi, suite à un affaissement de terrain, les CFF ont dû interrompre la liaison Lausanne-Genève, isolant le bout du lac du reste de la Suisse. Avec des conséquences non seulement pour les pendulaires, mais aussi pour les livraisons, les trains de fret, la poste. Le trafic devait reprendre ce matin.

Les ministres demandent d'abord une double voie souterraine entre Morges et Allaman pour 2035. Et une gare souterraine pour Genève de plus grande capacité que celle prévue. La prochaine étape d'aménagement prévoit en effet une gare souterraine à Cornavin, avec un apport de 1,6 milliard. Une somme et projet déjà obsolètes,

à entendre le ministre, qui assure travailler à le faire évoluer et obtenir davantage. Car avec l'augmentation prévue du trafic, cette gare telle qu'envisagée actuellement n'aura sans doute pas une capacité suffisante.

La logique du «rapiéçage»

La construction d'une nouvelle ligne est souhaitée pour 2050, probablement aux abords de l'autoroute, évitant ainsi les villes. Mais il faudra faire œuvre de persuasion, reconnaît Serge Dal Busco: «Pour l'instant, Berne n'est pas dans cette logique, préférant celle du rapiéçage en ajoutant des tronçons de la fameuse troisième voie en surface. Ce n'est ni fiable, ni durable. Car en cas d'incident comme celui de cette semaine, une troisième voie ne règle rien, puisque vous

êtes toujours sur la même ligne! Il faut une ligne indépendante, en partie souterraine.»

La troisième voie, entre les innombrables oppositions des riverains et le fait qu'elle n'était pas un objectif prioritaire pour Berne, a du plomb dans l'aile. Pour l'élu genevois, mieux vaut passer à autre chose: «Compte tenu de l'exiguïté du territoire, améliorer la ligne actuelle au coup par coup prendra plus de temps que de créer une nouvelle voie dégagée des contingences.»

Cette semaine, nombreux étaient les pendulaires en rade à évoquer aussi la possibilité du contournement par la France, qui nécessiterait de réhabiliter la ligne Evian-Thonon-St-Gingolph. Mais c'est un autre débat: «Il y a des études en cours, note Serge Dal Busco, mais cela ne nous exempte pas

de régler un problème suisse-suisse. Des investissements doivent être faits ici.»

Si l'Arc lémanique – et plus spécifiquement Genève – est le fils déshérité de l'Office fédéral des transports, il doit aussi s'en prendre à lui-même. La culture des transports publics y est récente: «Genève, biberonnée à la voiture, s'est désintéressée pendant de longues années de la question ferroviaire, quand Zurich, dans les années 80, construisait un réseau RER, admet Serge Dal Busco.» Le seul bénéfice de l'avarie de Tolochenaz est de braquer les projecteurs sur une situation problématique, en regard des enjeux économiques et climatiques, insistent les ministres. Mais il ne suffit pas de tendre la sébile à Berne pour obtenir quelque chose. ■