

Le «trou de Tolochenaz» résonne à Berne

ARC LÉMANIQUE La Confédération prévoit une troisième voie entre Morges et Allaman à l'horizon 2035. Vaud et Genève réclament un tunnel pour la même date. L'Office fédéral des transports semble prêt à en discuter. Mais les procédures sont longues et complexes

BERNARD WUTHRICH, BERNE

Twitter @BdWuthrich

Le «trou de Tolochenaz» – c'est sous ce nom qu'il entrera dans l'histoire et aura, sans doute bientôt, sa fiche Wikipedia – a désormais une résonance à Berne. «Le fonds de financement d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), qui compte 20 milliards de francs, prévoit une planification évolutive. Certains projets sont en construction et d'autres sont en cours d'étude. L'amélioration de la ligne Lausanne-Genève fait partie de l'étape 2035, sous la forme d'une troisième voie entre Morges et Allaman. Est-ce la bonne direction? Nous devons nous poser la question», analyse Anna Barbara Remund, vice-directrice de l'Office fédéral des transports (OFT).

Une «découverte» pour la Suisse alémanique

Elle était l'une des invitées du colloque annuel de l'association Ouestrail, vendredi à Prilly. Elle a entendu l'appel lancé par les autorités lémaniques après l'incident qui a paralysé le trafic entre les deux chefs-lieux. Si cet incident a été peu relayé dans les médias alémaniques, la présidente du gouvernement vaudois, Nuria Gorrite, se réjouit cependant que la chaîne SRF ait diffusé et traduit l'interview qu'elle a accordée au TJ romand. «La Suisse alémanique découvre qu'il n'y a qu'une ligne entre Lausanne et Genève. Bienvenue!» lâche-t-elle avec une pointe d'ironie.

Pour l'instant, l'OFT et les CFF ont mis l'accent sur l'aménagement d'une troisième paire de rails entre Morges et Allaman. Les gouvernements vaudois et genevois estiment que c'est insuffisant

et qu'il faut un projet plus ambitieux, en l'occurrence un tunnel à double voie, pour éliminer les faiblesses de cette ligne qui ne dispose d'aucun itinéraire de délestage. «Il est urgent d'agir. Tolochenaz démontre par le chaos que le réseau romand est fragile. On a prévu des bouts de troisième et quatrième voies entre Lausanne et Genève. Or, c'est une véritable redondance des lignes qui est nécessaire», ajoute la ministre vaudoise chargée de la mobilité.

«Le Bassin lémanique est la deuxième région économique du

pays, mais le réseau sera bientôt à bout de souffle s'il n'est pas entretenu et développé. Nous devons sortir d'une vision comptable au profit d'une approche économique. L'incident de cette semaine en démontre la nécessité», argumente-t-elle encore. «Le «trou de Tolochenaz» est un élément clé qui renforce notre argumentation et montre qu'elle est juste. On devra accorder davantage à la redondance des lignes dans nos réflexions futures», acquiesce le conseiller d'Etat fribourgeois Jean-François

Steiert, président de la Confédération des transports de Suisse occidentale (CTSO).

Des années de planification

Les autorités régionales militent pour la construction d'une nouvelle ligne souterraine. «Un tunnel vaut peut-être autant que les francs et les centimes», reprend Jean-François Steiert, qui estime lui aussi que les projets ferroviaires ne doivent pas être analysés uniquement sous l'angle financier. Anna Barbara Remund admet que les revendi-

cations des cantons lémaniques peuvent trouver leur place dans la prochaine étape d'aménagement. Mais elle tempère les espoirs: l'enveloppe globale de 20 milliards ne suffira pas à répondre à toutes les demandes, sans oublier que des surcoûts apparaissent quasiment toujours en cas de réalisation. Président d'Ouestrail, le conseiller aux Etats Olivier François (PLR/VD) acquiesce: «L'événement de Tolochenaz montre que les factures futures seront plus importantes que prévu.»

En d'autres termes, l'OFT, alerté

par l'incident de Tolochenaz, inclura d'autres solutions, comme une ligne le long de l'autoroute ou en sous-sol, dans ses études futures. Mais, quoi qu'il en soit et malgré l'urgence de la situation, l'axe actuel restera fragile et saturé pendant encore quinze à vingt ans. Quelle que soit la variante retenue, sa réalisation prend des années, moins à cause des travaux eux-mêmes qu'en raison des procédures de planification et de la gestion des oppositions.

Un calme relatif revient sur les rails

TRANSPORTS Les heures ont semblé bien longues ces derniers jours pour tout pendulaire prenant habituellement un train circulant entre Lausanne et Genève. Après des jours de travaux acharnés, le trafic a pu reprendre en partie ce vendredi

RAPHAËL JOTTERAND

Twitter @Raph_jott

Changement d'ambiance vendredi matin en gare de Morges. Après plus de trois jours d'ennuis pour les pendulaires reliant Lausanne à Genève suite à la formation d'un trou sur les voies à Tolochenaz, le trafic ferroviaire a pu reprendre en partie, toujours accompagné d'environ six navettes pour soulager les flux importants de voyageurs. La situation tend donc à s'améliorer fortement en cette fin de semaine, même si quelques perturbations ne peuvent pas être évitées. Plusieurs trains pourtant prévus vendredi matin ont finalement été remplacés par des navettes, alors qu'il faut s'attendre à des retards sur pratiquement chaque convoi.

Reprise en douceur

A noter que, jusqu'à lundi soir, le rythme des trains ne changera pas. Une analyse

du terrain est toujours en cours sur les lieux du trou, et c'est ce résultat qui décidera s'il est possible ou non d'augmenter progressivement la cadence dès mardi. Les retards de certains trains pourraient toutefois diminuer avec l'arrivée du week-end, souvent plus tranquille que la semaine.

L'événement, vendredi matin, c'était de pouvoir enfin voyager entre Morges et Allaman. En sortie de gare, les rames ne prennent aucun risque, en circulant à une vitesse de croisière d'environ 20 km/h. En revanche, dès l'arrivée à Saint-Prex, le train peut enclencher le turbo pour essayer de combler une partie du retard accumulé. «C'est quand même surprenant, souriait Marie, une jeune fille en route pour aller au gymnase de Nyon. J'ai l'impression que sur la deuxième partie du trajet, nous n'avons jamais été aussi rapides. C'est probablement à cause du contraste.»

Pour Sabrina, qui se rendait à Gland aux alentours de 8h40 pour rejoindre son magasin d'herboristerie, le sentiment de soulagement de retrouver une situation presque normale est de mise, même si la pilule des derniers jours a du mal à passer. «Cette fin de semaine a vraiment été com-

pliquée au niveau organisationnel donc oui, je suis contente de pouvoir reprendre mon train usuel. En revanche, j'ai toujours un peu de peine avec la communication des CFF, qui est inexistante. J'ai passé plus de deux heures mardi soir en gare d'Allaman et je n'ai toujours pas compris ce que je devais faire pour qu'on me rembourse le trajet de substitution en Uber.»

Contrôleurs fidèles au poste

Durant cette semaine de crise, les CFF ont décidé de quand même conserver une partie de leurs contrôleurs en poste entre Lausanne et Genève, tout en diminuant drastiquement leur nombre. Notamment durant les heures de pointe, où il aurait semblé malvenu de contrôler les pendulaires, pour la plupart debout et serrés entre deux wagons.

Les autres contrôleurs sont restés à quai pour fournir des informations aux usagers. «Je dirai que tout s'est relativement bien déroulé, même si nous avons dû faire face à de nombreuses critiques, plus ou moins virulentes. A vrai dire, ça ne change pas beaucoup du travail que nous faisons au quotidien, qui est tout aussi exposé à des confrontations avec les clients», commente une employée des CFF. ■

«Il est urgent d'agir. Tolochenaz démontre par le chaos que le réseau romand est fragile»

NURIA GORRITE, MINISTRE VAUDOISE DES INFRASTRUCTURES

Sans oublier que l'étape d'aménagement 2035 ne prévoit pas autre chose que cette troisième voie entre Morges et Allaman. Le programme pourrait être modifié si le Conseil fédéral et le parlement décident d'adapter les crédits de 20 milliards prévus pour alimenter le fonds d'infrastructure ferroviaire d'ici à 2035. Une tranche supplémentaire d'environ 5 milliards est prévue à l'horizon 2040. Le parlement devrait se déterminer en 2026. Mais le tunnel d'Allaman entrera en collision avec d'autres projets en attente ailleurs dans le pays. «Or, un tel combat ne se gagne pas sans le soutien des Alémaniques», rappelle Jean-François Steiert. ■