

## 2 Temps fort

# Trois jours de crise qui ont ébranlé l'Arc lémanique

**RAIL** Il y a une année, le trou de Tolochenaz avait animé la Suisse romande, laissant les pendulaires de l'ouest de la Suisse bloqués aux portes d'Allaman. Deux experts des CFF reviennent sur cet incident en dévoilant quelques anecdotes inédites

RAPHAËL JOTTERAND  
@Raph\_jott

Un trou. Un simple trou, qui paralyse toute une partie de la Suisse romande. Et qui met sous le feu des projecteurs les failles des installations CFF en Suisse romande. Jamais une partie de pays n'était restée isolée des autres cantons pendant une aussi longue période. Les critiques ont fusé. L'éternement contre la régie fédérale était à son paroxysme. Dans l'ombre, les experts des CFF œuvraient, nuit et jour, pour que le dérangement soit de la plus courte durée possible. Une année après l'incident du trou de Tolochenaz, deux d'entre eux reviennent sur ces jours de crise et dévoilent l'envers du décor.

Nous sommes le mardi 9 novembre 2021. Les pendulaires terminent petit à petit leur journée de travail. A Lausanne, le hall de la gare se remplit à vive allure, le creux de l'après-midi laissant place à la fourmière quotidienne qui fait se rencontrer des milliers de personnes désireuses de rentrer chez elles. Ce frémissement est le même sur tout l'Arc lémanique jusqu'à Genève, en passant par Renens, Morges ou Allaman. Mais ce jour-là, la routine déraile.

Sur les quais les voyageurs commencent à voir, en fin de journée, les retards s'accumuler en rouge sur les panneaux d'affichage, le doute s'installe. De retour d'une réunion bernoise, Patrick Michaud, chef du centre d'ex-

ploitation de l'ouest de la Suisse, ne se doute pas de ce qui est en train de se passer. «J'étais justement assis dans le train quand mon portable a vibré. J'ai vu que le trafic était largement perturbé et je me suis alors directement rendu à Renens, là où nous avons nos bureaux.»

A l'autre bout de la chaîne, Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF, se prépare à communiquer sur ce qui semble être une grosse interruption. «C'est une ligne souvent tendue, qui peut vite être paralysée en cas d'accident de personne ou de dérèglement technique», précise-t-il. Et pour cause: le tronçon reliant les deux plus grandes métropoles romandes ne possède pas de redondance, contrairement aux autres plus grandes régions du pays.

Le temps file, et les passagers sont toujours bloqués à quai. Les retards de dix minutes annoncés ont doublé, certains trains ont même été annulés. «J'apprends que notre concept d'urgence d'arrêter les trains pendant une heure – pour ensuite faire repartir le trafic là où il s'est arrêté – a été déclenché à 17h10. C'est l'expert chargé de contrôler un chantier souterrain d'une entreprise tierce, en train de creuser un tunnel d'une dizaine de mètres sous les voies, qui a lancé l'alerte. Un trou s'est formé entre les voies, et les trains ne peuvent plus circuler en toute sécurité.» Voici le constat rendu à 17h30 à Patrick Michaud,

Après trois jours de travaux, à l'aube, un train recommence lentement à circuler sur la ligne CFF entre Lausanne et Genève.  
(TOLochenaz, 12 NOVEMBRE 2021 / JEAN-CHRISTOPHE BOTT/KEYSTONE)

qui ne connaît pas encore l'ampleur des dégâts.

A ce moment-là, les pendulaires se retrouvent bloqués dans les gares de Morges et d'Allaman. «Nous étions des milliers à la gare d'Allaman, c'était devenu celle de New York», témoignait au moment des faits le producteur et journaliste de l'émission économique phare de la RTS *TTC* (Toutes Taxes Comprises), Patrick Fischer.

### Conséquences dramatiques

L'information commence à tomber dans les médias. Les voyageurs l'apprennent sur leur smartphone. L'incident fait sourire dans un premier temps, mais les CFF craignent que les choses tournent mal. Un mouvement de panique, de l'agacement

### «Nous réfléchissions à ouvrir les abris PC et nous avons déjà contacté plusieurs hôtels»

PATRICK MICHAUD, CHEF DU CENTRE D'EXPLOITATION DE L'OUEST DE LA SUISSE AUX CFF

ou simplement l'impossibilité de rejoindre son domicile pour la nuit, les conséquences peuvent être dramatiques. «Dès la première heure, des spécialistes se sont rendus sur place pour voir ce trou de plus près. Nous avons très rapidement compris que l'interruption allait être plus longue que prévu et que nous devions trouver des alternatives pour ramener les gens chez eux rapidement», se souvient le chef du centre d'exploitation de l'ouest de la Suisse.

A 18h, un seul bus de remplacement circule entre Morges et Allaman, en plus des transports régionaux habituels. «J'ai très vite pris mon téléphone pour appeler les collègues des TL (Transports publics de la région lausannoise) et des TPG (Transports publics genevois) pour leur demander de respectivement envoyer tout ce qu'ils pouvaient à Morges et à Allaman. Les navettes sont arrivées au compte-gouttes et vers 19h30 le service de bus commençait à tourner et à désengorger les gares», poursuit Patrick Michaud.

Il faudra attendre 21h pour que la situation soit sous contrôle... du moins pour la première soirée de galères. Un soulagement pour les CFF, qui avaient envisagé le pire.

«Quand la police nous a annoncé que tout le monde avait pu rentrer chez soi grâce à nos bus où en utilisant d'autres moyens de transport, nous avons pu respirer. Avec l'Etat-major de crise cantonal (EMCC), nous réfléchissions à ouvrir les abris PC et nous avons déjà contacté plusieurs hôtels pour leur réserver des chambres. Nous ne pouvions pas prendre le risque de laisser dormir des gens dehors au mois de novembre.»

### «Ce n'était plus un trou, mais une caverne!»

Si le calme était de retour dans les gares, sur les lieux de l'incident les complications ne faisaient que commencer pour les spécialistes dont l'objectif était de faire repartir les trains dès le lendemain matin. Entre en scène l'équipe de Laurent Pasquini, responsable entretien et surveillance du génie civil. «En pleine soirée, pas facile de trouver du matériel pour combler ce trou. Je suis arrivé à Tolochenaz à 18h pour voir les solutions à disposition. Les cimenteries de la région étaient déjà fermées mais heureusement les CFF présents sur le chantier de la gare de Lausanne ont pu nous envoyer deux wagons de ballast pour combler le vide.»

L'opération est réalisée dans la précipitation mais le trou est comblé à temps pour relancer le trafic dès les premiers trains prévus à l'aube. «Tout se passe bien jusqu'au 12e convoi. Nous savions que c'était le plus risqué car il transportait de la marchandise extrêmement lourde», se rappelle Laurent Pasquini. Les wagons traversent le village de Tolochenaz, mais le sol ne supporte pas la pression. Un second trou se forme à côté du premier. Les galères

reprennent. «Ce n'était plus un trou, mais une caverne!» décrit l'ingénieur de métier.

«On stoppe tout de nouveau, mais on arrive cette fois à mettre en place un système de navettes qui fonctionne dès le matin. On obtient un délai jusqu'au vendredi matin pour réaliser les travaux», précise Patrick Michaud avant de dévoiler une petite anecdote. «Je me souviens que vers 22h le mardi soir j'avais demandé à Jean-Philippe Schmidt de vite sortir un communiqué pour les derniers points d'information des radios. Je voulais absolument demander aux gens de rester chez eux pour faire du télétravail ou d'emprunter un autre moyen de transport. C'est un comble pour nous de demander ça à la population. Mais pour le coup, nous n'avons pas eu d'autre choix que de nous inspirer de ce qui avait été fait pendant le covid.»

### Dans l'attente d'une redondance

L'Arc lémanique restera paralysé pendant plus de soixante heures avant que les premiers trains puissent être lancés. Mais les CFF mettront un mois pour parvenir à un retour à la normale. «Nous sommes passés par trois paliers différents (20 km/h, 50 km/h, 80 km/h) avant de pouvoir retrouver la vitesse habituelle le 12 décembre, soit un mois plus tard», relève Patrick Michaud. Un système de surveillance des voies a aussi été installé. «Avec une seule alerte depuis la reprise normale du trafic, se réjouit Laurent Pasquini. Heureusement, ce n'était finalement que la tempête qui avait déclenché l'alarme mais rien de problématique sur les voies.»

## RESPONSABILITÉS

### Qui va payer l'addition?

Que ce soit pendant les travaux ou après, l'entreprise de pompage Energie 360°, responsable du trou de Tolochenaz, est restée très discrète. Elle a été priée de finir ses travaux afin de faciliter le rebouchage du trou en novembre dernier et l'installation est aujourd'hui opérationnelle. «Dans les heures et les jours qui ont suivi l'incident, tous les efforts ont été mis en interne avec notre cellule de crise pour rétablir le trafic ferroviaire au plus vite et de manière sécurisée, tout en veillant à ce que notre projet de chauffage à distance – exclusivement alimenté par de l'énergie renouvelable – puisse voir le jour. Toutes les parties prenantes, tant en interne que nos partenaires, ont tiré à la même corde pour revenir à une situation normale. Une fois le trafic rétabli, le niveau d'urgence est rapidement descendu et nous avons pu nous concentrer sur le développement de notre projet», précise par e-mail la firme basée à Zurich.

Si Energie 360° ne souhaite pas s'exprimer sur les procédures juridiques en cours et les ques-

tions financières, l'entreprise explique que cette «mésaventure» n'a pas eu de répercussion pour eux. «Cet événement a tout d'abord mis en lumière, de façon très compréhensible, notre projet et notre société sous un aspect évidemment critique, car le percement de nos conduites a forcément contribué à l'effondrement, comprend la société avant de tempérer. Nous avons réalisé quantité de projets similaires dans toute la Suisse sans rencontrer de problèmes majeurs et le cas de Tolochenaz, même si nous aurions évidemment préféré l'éviter, nous a permis d'apprendre et de progresser pour la réalisation de futurs projets tout aussi ambitieux et durables.»

De son côté, l'entreprise de chemin de fer estime que le coût total du trou de Tolochenaz revient à 5 millions de francs, dont 75 000 francs pour dédommager les clients bloqués dans des gares le mardi soir 9 novembre, ou privés de train jusqu'au retour à la normale. ■ R. J.





## «Il faut rapidement financer le projet de tunnel souterrain entre Morges et Allaman»

**VAUD** Quelques heures après l'incident du trou de Tolochenaz, Nuria Gorrite demandait la planification d'une ligne en souterrain à l'horizon 2050 pour offrir une redondance au tronçon Lausanne-Genève. Un an plus tard, la conseillère d'Etat fait le point sur la stratégie des CFF

Nous sommes presque en novembre, la chaleur est étouffante dans le bureau de la cheffe du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines du canton de Vaud, qui s'excuse presque. L'urgence climatique est sur les lèvres de tous les politiciens et pourtant, le rail romand peine à se développer. Douze mois après l'apparition du trou de Tolochenaz, Nuria Gorrite revient sur cet incident marquant et fait un point de situation sur les projets en cours, dont la gare de Lausanne.

**Un an après l'apparition du trou de Tolochenaz, quel souvenir gardez-vous de cet incident?** Ce dernier a fait la démonstration par le chaos de ce que nous dénoncions depuis longtemps. C'est-à-dire que nous sommes dans une situation unique en Suisse où entre Lausanne et Genève il n'y a pas, comme entre les autres métropoles du pays, de ligne redondante et qu'à chaque fois qu'il y a un souci sur ce tronçon, les trains sont à l'arrêt et les usagers privés de moyens de transport. Mais il faut aussi y déceler du positif, étant donné que c'est en ce moment que la Confédération réévalue son plan de financement pour l'avenir.

**Pourtant, on a l'impression que cet arrêt du trafic a fait beaucoup de bruit sur le moment avant de repasser sous le tapis?** Effectivement, cela ne fait plus la une des journaux. En revanche, ça a provoqué une sorte de choc symbolique qui a prouvé que le problème de ce tronçon n'était pas juste un caprice de Romands mais bien une situation urgente. Aujourd'hui, je constate que la philosophie de l'Office fédéral des transports (OFT) a changé. Depuis le «trou», le dialogue a été facilité avec les autorités compétentes et la bonne volonté de nous entendre a été fluidifiée.

**Donc il faut un incident de cette importance pour que l'OFT se réveille?** Je le regrette... Force est de constater que cette problématique est désormais prise au sérieux.

**Pour les pendulaires qui avaient beaucoup d'espoir en entendant les politiciens et les représentants des CFF dire qu'il allait y avoir du changement lors du trou de Tolochenaz, où en sommes-nous?** Les projets que nous avons évoqués sont des travaux de longue haleine. Nous parlons de 2035. Dans le temps ferroviaire, les temporalités sont toujours en décalage avec le temps du citoyen. Les investissements sont tellement massifs – nous parlons de milliards de francs – et tellement complexes, comme vous avez pu le voir avec la gare de Lausanne, qu'on ne peut pas tout recevoir en claquant des doigts. Pour obtenir l'argent nécessaire, il faut procéder par étapes et actuellement le fonds ferroviaire n'est pas prévu dans son alimentation pour financer des choses d'une aussi grosse importance d'un seul coup. Mais ça n'empêche pas qu'il faut commencer par un bout. Et un point sur lequel tous les acteurs sont d'accord, c'est qu'il faut rapidement financer le projet de tunnel souterrain entre Morges et Allaman... ou plus exactement jusqu'à Perroy. Nous réclamons la réalisation urgente d'un nouveau tronçon sur la ligne Lausanne-Berne, a priori dans la région

friburgeoise, permettant de respecter la diminution du temps de parcours voté par le peuple en 2014 pour garantir le fonctionnement du système ferroviaire romand. Ces questions font partie de l'agenda politique de la Confédération et les projets sont pris au sérieux.

**Pourtant, en juin dernier vous avez critiqué le plan ferroviaire national en disant qu'il manquait d'ambitions...**

Les consultations sont aussi faites pour faire réagir les cantons, afin de modifier les plans dans leur version finale. Aujourd'hui, nos revendications ne sont pas celles uniquement du canton de Vaud et de Genève mais bien de l'ensemble des cantons romands qui demandent l'inscription de cette première étape de la nouvelle ligne dans la prochaine réponse de la Confédération.

**Depuis vos déclarations, quels retours avez-vous eus du Conseil fédéral?** J'ai des échanges réguliers avec Madame Sommaruga, qui est parfaitement consciente de la situation. Aujourd'hui, le projet est dans une meilleure posture que s'il n'y avait pas eu le trou, mais il ne faut pas baisser la garde pour autant. Je reste vigilante pour qu'au final nous ayons pour de vrai l'inscription de cette ligne et sa première étape de financement dans le plan 2035 de la Confédération.

**Pourtant, avec en plus l'échec de la gare de Lausanne, on a l'impression que le Conseil d'Etat vaudois n'a pas beaucoup d'impact sur la stratégie des CFF, comparé à des villes alémaniques comme Bâle ou Zurich, qui reçoivent ce qu'elles demandent...** Je nuancerais un peu cette affirmation. Nous ne comblerons jamais l'avance zurichoise: ils prennent des mesures sur l'aménagement du territoire et financent massivement les transports en commun depuis les années 1970. En revanche, du moment qu'on a démontré qu'il fallait investir chez nous et que nous avons obtenu le financement, il faut que ça avance. La gare de Lausanne devait symboliser le retour de la Suisse romande dans les grands projets qui se réalisent.

**«Depuis le «trou», le dialogue a été facilité avec les autorités fédérales»**

Aujourd'hui, cette gare est prise en étau dans une querelle d'experts. Jamais je ne remettrai en cause les doutes liés à des travaux, mais je m'interroge seulement du fait qu'on ne découvre que maintenant les problématiques liées à la statique du bâtiment. Je n'interroge pas l'influence des cantons romands mais plutôt la gouvernance de ce type de projets, en particulier en Suisse romande. Je demande depuis une année qu'on renforce les équipes sur ce projet. Je crois que c'est enfin le cas, maintenant j'attends les résultats.

**De leur côté, les Suisses alémaniques disent que ce genre de conflits peuvent aussi arriver chez eux...** Nous avons une infrastructure ferroviaire qui n'est pas du tout au niveau auquel elle devrait être car, ici, les retards s'ajoutent à des retards précédents. Cette addition en millefeuille fait que le rail en Suisse romande a pris du retard plus qu'aillleurs. Et cela pourrait continuer. Si l'ensemble des forces doivent être mises pour régler la question de la gare de Lausanne, il ne faudrait pas que ça se



**«Le problème de ce tronçon n'est pas juste un caprice de Romands mais bien une situation urgente»**

NURIA GORRITE, MINISTRE DES TRANSPORTS DU CANTON DE VAUD

fasse au détriment des autres projets.

**On parle beaucoup du trafic ferroviaire saturé entre Morges et Genève mais de l'autre côté des rails, l'autoroute est constamment bouchée alors que les cyclistes se plaignent du manque d'infrastructures. Le problème n'est-il pas global?** Totalement! Mais ce sont des domaines où le canton n'a pas obtenu les financements à la hauteur de son développement. Nous l'avons dénoncé pendant des années, la métropole lémanique a grandi, et nous payons les conséquences de cette inaction aujourd'hui. Et c'est la raison pour laquelle la gare de Lausanne devait symboliser la renaissance. Les projets sont bien existants mais après avoir enfin obtenu l'argent nécessaire, nous sommes bloqués par des procédures juridiques qui prennent du temps.

**Quelle est la responsabilité des autorités cantonales dans ces lenteurs?** Aucune. C'est un projet fédéral où la maîtrise d'ouvrage est délivrée aux CFF. On accompagne mais nous ne sommes pas à la manœuvre. Les responsables sont les CFF et l'OFT. La seule chose qu'on demande, c'est que ces deux instances travaillent de manière rapprochée et arrêtent de se renvoyer la balle.

**Vous êtes donc consciente de ce conflit?** Tout à fait. Il y a une année, j'avais demandé qu'on change le mode de gouvernance du projet de la gare de Lausanne. J'avais le sentiment que si on continuait, les retards allaient s'accumuler. J'avais jugé nécessaire de le faire savoir, l'Office fédéral avait estimé que j'avais tort. Mais force est de constater que j'avais raison.

**C'est quand même rageant comme situation à l'heure où on ne cesse de nous parler de l'urgence climatique...** Complètement... C'est aussi ce que nous regrettons. L'urgence climatique qui est sur toutes les lèvres nécessite des changements de comportement. On ne peut pas inviter les gens à changer leur mode de vie si on n'est pas capable de leur offrir une alternative. Aujourd'hui, nous avons obtenu l'argent nécessaire pour lancer des chantiers importants, mais ce qui est paradoxal, c'est qu'en même temps, pour les réaliser, ça entraîne des diminutions d'offre. Ce cumul d'entraves à la mobilité durable est particulièrement difficile à accepter.

**Finalement, combien de temps laissez-vous à la Confédération pour régler toutes les lacunes évoquées pendant cette interview?** Il faut qu'à la fin de l'année on y voie clair car là, ce n'est pas le cas. ■ PROPOS RECUEILLIS R. J.



Des travaux à l'emplacement du trou. (TOLochenaz, 11 NOVEMBRE 2021./JEAN-CHRISTOPHE BOTT/KEYSTONE)