

Actualités

La ligne de train Lausanne-Genève est-elle condamnée à être oubliée?

Encore une paralysie L’incident survenu jeudi soir démontre une fois de plus la fragilité du réseau ferroviaire. Pour que ça change, il faudra convaincre les Alémaniques de l’urgence.

Florent Quiquerez

Il y a parfois des coïncidences qui en disent plus long que certaines analyses. Alors qu’un incident a paralysé jeudi soir le trafic ferroviaire entre Lausanne et Genève, les deux conférences cantonales chargées de la mobilité ont pris position sur le projet Transports ’45, qui vise à dessiner l’avenir de la route et du rail. Or, le fait que la redondance entre les deux villes lémaniques ne fasse pas partie des projets retenus pour 2027 n’y est même pas évoqué.

Bien sûr, une telle prise de position n’est pas le lieu pour détailler les projets à réaliser d’urgence ou ceux que l’on peut repousser. Mais cela montre l’état d’esprit général. La ligne Lausanne-Genève est considérée comme «un problème comme un autre».

Vous en doutez? Regardez l’affaire du trou de Toloche-naz. S’il avait fait la une de l’actualité romande durant des jours, au-delà de la Sarine, les élus en avaient à peine entendu parler.

Le projet Tansports ’45 est édifiant en ce sens. Le tunnel de Morges-Perroy, premier jalon de la nouvelle ligne Lausanne-Genève, est relégué à 2031, alors que le tunnel du Grimsel (dont le Contrôle fédéral des finances estime qu’il n’est pas rentable) est prévu pour passer au parlement en 2027. Une situation qui irrite.

Soutien nécessaire

«On ne peut pas attendre 2031, lâchait dans nos colonnes Pierre Maudet, conseiller d’État genevois. Une nou-



Un nouvel incident survenu jeudi soir a bloqué le trafic CFF entre Genève et Lausanne, piégeant des milliers de pendulaires. Keystone

velle ligne pour la redondance est une nécessité, si on veut éviter les pannes et accidents à répétition.»

Membre de la Commission des transports (CTT), Brenda Tuosto (PS/VD) l’admet: «Ce nouvel incident ne changera rien à la donne. Des problèmes, il y en a quasiment un par semaine sur la ligne Lausanne-Genève.» Pour elle, il n’y a pas mille solutions pour que cette liaison passe de «problème comme un autre» à «priorité nationale»: il faut le soutien des Alémaniques.

«Nous devons faire comprendre aux Alémaniques qu’il ne s’agit pas d’un caprice de Romand lémano-centré.»

Brenda Tuosto

Membre de la Commission des transports (PS/VD)

«Nous devons rallier à notre cause les grandes faitières nationales qui traitent de mobilité, poursuit la conseillère nationale. Non seulement elles sont présidées par des Alémaniques, mais elles ont aussi un poids différent. Nous devons leur faire comprendre qu’il ne s’agit pas d’un caprice de Romand lémano-centré, mais d’une liaison majeure qui souffre d’un problème structurel et d’infrastructure.»

Lui aussi membre de la CTT, Damien Cottier (PLR/NE) est plus nuancé. «Il

y a une prise de conscience à Berne qu’il s’agit d’une priorité stratégique. Le soutien à la motion Français l’a montré. Mais le rythme d’avancement des projets ferroviaires est souvent très lent. Si le tunnel Morges-Perroy est relégué à 2031, l’Office fédéral des transports explique que c’est lié à l’avancement du projet. Or, le Grimsel a mené l’avant-projet en deux ans en le confiant à un privé.»

Pour le Neuchâtelois, c’est là qu’il faut mettre le paquet. «J’ai parfois l’impression

qu’on se sert d’arguments techniques pour – politiquement – prioriser ou recaler l’un ou l’autre projet. C’est problématique. Si l’on veut que les travaux en vue du doublement de la ligne Lausanne-Genève soient réalisés le plus vite possible, il faut tout faire pour que les questions de coûts et de planification soient réglées rapidement.»

«Demande importante partout»

À l’autre bout du pays, Martin Candinas (Le Centre/GR) admet qu’il n’a pas entendu parler de l’incident survenu jeudi soir. Face aux exigences des Romands sur la ligne Lausanne-Genève, il dit «des comprendre», mais ajoute aussitôt que «toutes les régions du pays ont des revendications». «Cette ligne est évidemment une priorité pour l’arc lémanique. Mais tout comme la gare de Lucerne l’est pour la Suisse centrale.»

Ce membre de la CTT se dit conscient du handicap d’une absence de redondance, mais rétorque qu’«entre Coire et Zurich non plus la redondance n’est pas assurée partout. Ce qui pose de gros problèmes.» Et de lancer aux Romands: «Nous devons nous battre ensemble pour qu’il y ait assez d’argent pour assurer l’entretien du réseau et réaliser les projets les plus nécessaires pour le pays.» Mais Martin Candinas précise que cette hiérarchie doit s’appuyer sur une analyse sérieuse des coûts et bénéfices, «car partout la demande est importante».

Comment un câble a provoqué le chaos ferroviaire en Suisse romande

Panne générale Une chute de ligne à haute tension est à l’origine d’un incendie jeudi soir, paralysant le trafic CFF entre Lausanne et Genève durant huit heures. Des bus de remplacement ont été mobilisés, mais les embouteillages ont retardé leur arrivée.

Les pendulaires du tronçon Lausanne-Genève ont vécu une fin de journée chaotique jeudi, après l’interruption du trafic ferroviaire. Des milliers de personnes entassées dans des bus qui tardaient à venir, des gares de l’arc lémanique saturées, des bouchons interminables sur l’A1... À minuit, après huit heures de perturbations, le trafic était enfin rétabli. Que s’est-il passé exactement?

«Une ligne de contact chargée à 15’000 volts est tombée, provoquant un feu de talus», explique Frédéric Revaz, porte-parole des CFF. La cause exacte est en cours d’analyse: «Il est déjà arrivé qu’un pantographe de train accroche et arrache la ligne de contact. Cela reste très rare, mais c’est une piste.»

L’incident a entraîné la fermeture de l’autoroute, puis l’interruption du trafic ferroviaire à hauteur de Denges. Le temps de maîtriser l’incendie, les lignes de contact ont été mises hors tension sur une large zone, paralysant l’ensemble du trafic. La remise en service s’est étalée de 17 h 30 à 20 h 45.

Sur le terrain, 18 bus de remplacement ont été mobilisés, mais les embouteillages sur l’autoroute ont considérablement retardé leur arrivée vers 19 h 30.

«Un train transporte un millier de personnes, contre une soixantaine pour un bus. C’est donc un défi de remplacer les six trains par heure et par sens qui relient Lausanne et Genève, a fortiori à l’heure de pointe», précise le porte-parole. Ces véhicules sont affré-

tés auprès de compagnies locales partenaires.

Remboursements possibles

L’ex-régie fédérale s’excuse auprès des pendulaires et rappelle les modalités de dédommagement: «25% du prix du billet pour une attente jusqu’à soixante minutes, et 50% jusqu’à deux heures. S’ils ont dû renoncer à leur voyage, l’entier du billet est remboursé. Un formulaire de demande est disponible en ligne pour simplifier la démarche.»

Pour les plus malchanceux qui devaient rejoindre l’aéroport de Cointrin en cette veille de week-end prolongé, des bons pour taxi pouvaient être demandés au contrôleur. Les autres cas sont traités individuellement par le service clientèle.

Cet événement ravive le souvenir d’avaries récentes sur le réseau, soulevant la question d’une série noire. En février 2026, des câbles prennent feu en gare de Lausanne, probablement à cause d’un engin pyrotechnique. Fin juin, rebelote: un dérangement sur une ligne de contact provoque une vaste coupure de courant. Ces incidents ne sont que quelques exemples de perturbations.

Frédéric Revaz rappelle que les causes varient à chaque fois et que les problèmes ne sont pas plus nombreux qu’ailleurs, juste plus visibles. «C’est un axe stratégique qui relie deux grandes villes et accueille 148’000 usagers par jour. La moindre interruption sur la ligne Lausanne-Genève, l’une des plus chargées des CFF, pa-

ralyse toute la région. De plus, comme les autres lignes romandes y convergent, l’impact se fait sentir à l’échelle de toute la Romandie.»

Il soutient que les pannes CFF ne sont pas plus fréquentes qu’avant: «Au contraire, la ligne a été modernisée et améliorée. Les incidents marquent davantage car ils touchent plus de monde.»

Trou de Tolothenaz en 2021

Il n’empêche que l’incident met une nouvelle fois en lumière la vulnérabilité du tronçon – à l’image de la crise du trou de Tolothenaz en 2021, qui en avait été l’expression la plus frappante.

«Ce qui rend cette ligne plus sensible, c’est qu’elle est extrêmement chargée et qu’il n’existe aucune redondance,

indique Frédéric Revaz. S’il y avait une deuxième ligne Lausanne-Genève, on pourrait dévier des trains et proposer une liaison alternative, comme c’est le cas entre Lausanne et Berne via Bienne ou Neuchâtel. Cette souplesse n’existe pas ici. La ligne elle-même n’est pas plus sujette aux incidents que les autres.»

À Denges, la première phase des travaux pour une troisième voie a débuté cet été et doit s’étaler sur neuf ans. Quant aux investissements globaux, Frédéric Revaz rappelle que le développement des infrastructures dépend de l’Office fédéral des transports et du parlement, tout en assurant que «l’axe Lausanne-Genève reste prioritaire pour les CFF».

Marine Dupasquier