

De Lausanne à Genève, une soirée à quai

CFF Des gares noires de monde, des taxis pris d'assaut et des cafés transformés en salles d'attente: jeudi soir, la paralysie du trafic ferroviaire sur l'Arc lémanique a bouleversé les plans de milliers de personnes. Ce tronçon restera encore longtemps un talon d'Achille du réseau

THÉO ALLEGREZZA ET LORÈNE MESOT

Virginie avait chorale. Verena, 80 ans, rentrait chez elle à Moudon après avoir gardé son petit-fils. Quant à Raphaël, il se réjouissait de regagner ses pénates pour regarder la fin de *Widow's Bay* sur un coin de canapé. Une série cocasse sur une île maudite, peuplée de personnages maladroits et victimes d'événements surnaturels. Cet étudiant de la Haute Ecole de pédagogie de Lausanne ne s'en doutait pas en sortant des cours, mais c'est finalement sur lui que s'est abattue une malédiction: celle des pendulaires de l'Arc lémanique. Et contrairement aux protagonistes de *Widow's Bay*, celle-ci tient le haut de l'affiche depuis plusieurs saisons.

Après le trou de Tolochenaz en 2021, le coup de la foreuse de chantier qui a endommagé des câbles en 2023 ou encore le brillant épisode d'un ultra du Servette FC qui a fait valdinguer un engin pyrotechnique sur les voies en février, le tronçon ferroviaire Genève-Lausanne a, à nouveau, subi une perturbation majeure jeudi en fin de journée.

Une retraitée déterminée et un restaurateur heureux

Cette fois, c'est un «dérangement» sur une ligne de contact survenu à proximité de Denges autour de 17h qui est à l'origine de l'incident. En chutant, ce câble à haute tension de 15 000 volts a mis le feu au talus, provoquant un début d'incendie. Est-ce un train qui a arraché la ligne en passant? «Ce n'est pas clair à ce stade», selon le porte-parole des CFF, Frédéric Revaz. Une enquête est en cours pour établir les faits. Toujours est-il que les pompiers ont dû intervenir, ce qui a nécessité d'éteindre momentanément toutes les lignes sur un large secteur, bloquant au passage l'autoroute A1 entre Morges et Lausanne. Résultat des courses: une interruption totale du trafic fer-

roviaire sur la voie Genève-Lausanne durant plus de trois heures. Le retour à la normale n'a eu lieu progressivement qu'à partir de 20h45. Exit la chorale et *Widow's Bay*.

Facteur aggravant: c'est au pire moment, à «l'heure de pointe», que s'est produit l'incident, sur un des axes les plus fréquentés du pays. Chaque jour, 148 000 passagers empruntent le tronçon Lausanne-Genève. Jusqu'à six trains circulent par heure et par sens durant cette période ultra-fréquentée de la fin d'après-midi. Chaque convoi transporte en moyenne 1000 personnes et jusqu'à 1200 pour les IC1. Un grain de sable dans la mécanique et ce sont aussitôt des quais noirs de monde, des rencontres fortuites, une promiscuité forcée et des odeurs de transpiration.

«Les pannes surviennent deux ou trois fois par année, mais là, c'était pile à l'heure du repas»

ÜNAL ASLAN, RESPONSABLE D'UN RESTAURANT DEVANT LA GARE DE MORGES

Les chauffeurs de taxi, d'Uber et les tenanciers de cafés alentour, eux, se sont frotté les mains jeudi soir. «Les pannes surviennent deux ou trois fois par année du côté de Morges, mais là, c'était spécial puisque c'était pile à l'heure du repas», expose Ünal Aslan, responsable du restaurant Black Horse, sis devant la gare. A la clé, un millier de francs supplémentaires dans les caisses, peut-être plus, et surtout un gain de visibilité. «Si j'avais dû monter une opération marketing sur les réseaux sociaux, ça m'aurait pris

six mois pour le même résultat! Beaucoup de gens traversent les gares sans s'y arrêter. Là, on se serait crus à Noël quand les gens se retrouvent, tous serrés, à l'intérieur.»

Partager un café avec une inconnue? C'est arrivé à Verena, justement, la retraitée de Moudon. Elle, qui ne prend d'habitude plus le train aux heures de pointe, s'est retrouvée coincée à Morges sur le retour. «J'ai trouvé un peu léger côté CFF. Il n'y avait pas d'employé sur la place de la Gare pour donner des renseignements. Pour une personne de mon âge, ce n'est pas forcément évident. Mais je suis quelqu'un qui n'angoisse pas facilement!» Verena a finalement tracé sa propre route, ravie de voir les passagers s'entraider, et rallié la Bourdonnette, Le Flon et Croisettes, pour finalement attraper un bus direction Moudon. Toujours avec le sourire.

«Comme si c'était l'Arche de Noé»

Comme Virginie, journaliste au *Temps*, et Raphaël, l'étudiant de la HEP. La première, qui devait faire Genève-Renens ce soir-là, évoque une soirée «épique». «J'ai senti une rage monter quand les CFF ont annoncé les suppressions jusqu'à, au moins, 20h30. Chacun avait sa stratégie. Certains sont partis manger, des gens essayaient de prendre des Uber. Soudain, un Regio est entré en gare. Les gens se sont rués dessus comme si c'était l'Arche de Noé. A chaque porte, une nuée de voyageurs. Je me suis dit: j'essaie. Première classe, deuxième classe: il n'y avait même pas de question. Le train est parti sans qu'on sache vraiment jusqu'où il irait.» A Morges, où le vaisseau finit par

s'immobiliser, elle prend un Coca en terrasse et finit par grimper dans la voiture d'une connaissance qui la ramène à bon port.

Moins chanceux, Raphaël, lui, a pris la décision de marcher entre Renens et Morges – près de deux heures – après avoir avalé une pizza *rustica* dans un bistrot «pas terrible» à Renens, «parce qu'il n'y avait plus de lasagnes». Alors qu'il avait quitté les cours à 17h30 à Lausanne, un train l'a finalement embarqué depuis Morges sur le coup des 21h. «On était entassés comme des sardines, en première comme en deuxième classe. D'un côté, un monsieur avait une conversation très intime avec sa compagne au téléphone, de l'autre, j'étais collé à une personne qui semblait extrêmement irritée qu'on existe autour d'elle. On aurait pu mourir dans le couloir sans qu'elle ne cède sa place.» Lorsque Raphaël a poussé la porte de son appartement genevois, il était 22h passées.

Des cars de remplacement qui ne peuvent pas tout

De fait, des solutions de remplacement ont été mises en œuvre par les CFF. Mais elles ont tardé à être opérationnelles. L'autoroute était bloquée. Les premiers bus n'ont commencé à faire leur apparition qu'à partir de 19h30. Ensuite, la rotation a été mise à mal par les embouteillages congestionnant les axes routiers. «A chaque incident, nous sollicitons des entreprises de transport pour trouver des solutions. Hier, 18 bus ont circulé, en d'autres termes le maximum disponible dans la région à cette heure-là», précise Frédéric Revaz. Un bus ne peut toutefois transporter qu'une soixantaine de personnes. Que

Raphaël a pris la décision de marcher entre Renens et Morges – près de deux heures – après avoir avalé une pizza «pas terrible»

faire quand le nombre d'utilisateurs en rade se compte par milliers?

Les CFF reconnaissent une «mauvaise communication», notamment dans les premiers moments de l'incident. «L'information aux clients a subi quelques couacs. Notre objectif, c'est que les informations soient mises en ligne le plus rapidement possible sur notre application et sur notre *live ticker*, même si une incertitude sur les circulations semble inévitable au début», explique Frédéric Revaz. L'entreprise «adresse ses excuses» aux usagers. En cas de retard, un formulaire de remboursement est disponible sur le site des CFF. Il donne lieu à des indemnisations.

Si les pendulaires romands ont le sentiment de subir plus que de raison les coups du sort sur la ligne Lausanne-Genève, les CFF n'observent pas davantage de dérangements sur ce tronçon. Outre l'incident de jeudi, deux autres interruptions totales ont été recensées depuis le début de l'année: la caténaire arrachée entre Nyon et Gland le 3 mars et le problème de transformateur à Gilly le 27 juin. Trois cas officiels

donc, auxquels on peut ajouter huit accidents de personnes, mais ce nombre n'inclut pas d'autres incidents ayant des causes externes, à l'instar de la torche lancée par le supporter servetien.

Le grand problème, l'absence de redondance

Les CFF font remarquer que le tronçon est «l'un des plus modernisés» du réseau. «Entre Lausanne et Renens, il n'y a pas un boulon qui n'ait pas été changé au cours des dernières années», assure Frédéric Revaz. Le grand problème, c'est l'absence de redondance, soit l'existence d'un itinéraire alternatif en cas de panne. «Une interruption entre Genève et Lausanne aboutit quasiment à paralyser l'ensemble de la région», résume le porte-parole. Une lacune d'autant plus problématique sur un itinéraire reliant deux des plus grandes villes du pays.

Cette problématique est bien connue des CFF – et du monde politique en général. Une proposition est sur les rails depuis plusieurs années: la construction d'une double voie de 13 kilomètres entre Morges et Perroy, comprenant un tunnel de 10 kilomètres. La mesure, qui contribuerait à renforcer l'axe Genève-Lausanne, figurait dans le rapport Weidmann dont s'est servi le conseiller fédéral Albert Rösti pour définir son projet Transports'45. Mais elle n'a pas été classée parmi les plus prioritaires, au grand dam des cantons romands. Pas de passage devant l'Assemblée fédérale avant 2031, pas d'enquête publique avant 2033 et une mise en service espérée, au mieux, à l'horizon 2043. Une éternité. ■



Des voyageurs à la gare de Renens embarquent dans des bus de remplacement. (17 SEPTEMBRE 2026/JEAN-CHRISTOPHE BOTT/KEYSTONE)