

Rail

Les CFF lancent une attaque l'itinéraire des TGV par V

**Dès 2014,
3 liaisons sur 5 entre
Lausanne et Paris
devraient passer
par Genève. De quoi
mettre en péril la
ligne jurassienne?**

Mehdi-Stéphane Prin

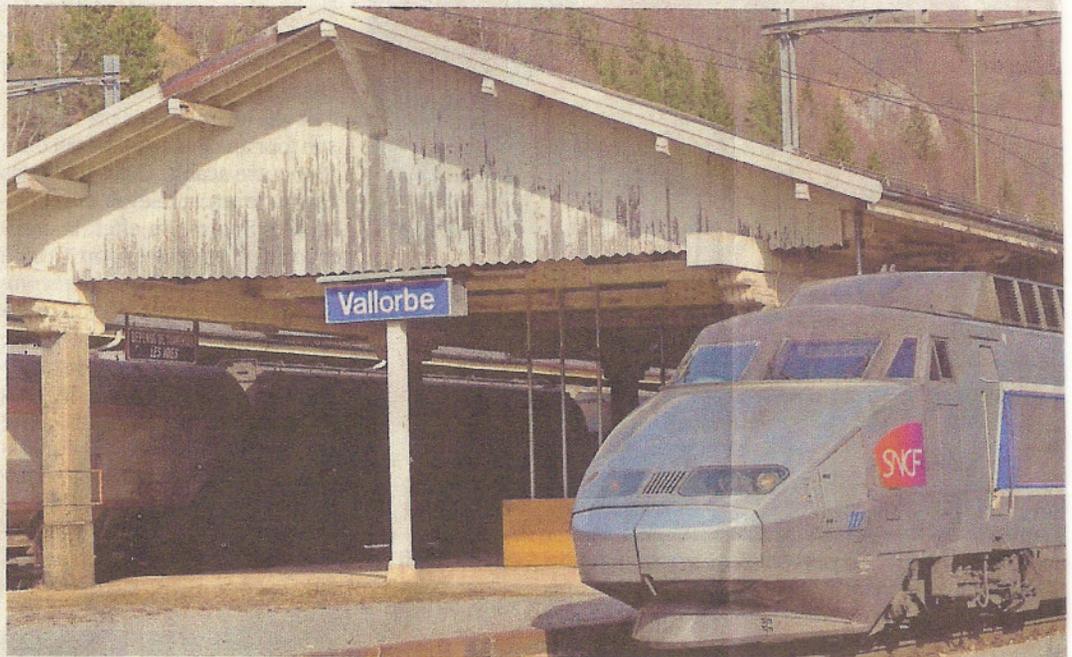
Des temps de parcours diminués, des liaisons plus fréquentes, des TGV plus récents. En annonçant mardi en grande pompe leurs plans pour moderniser les liaisons entre la France et la Suisse, les patrons des chemins de fer suisses et français ont oublié de mettre en avant une autre décision, lourde de conséquences pour le nœud ferroviaire de Lausanne.

En 2014, Lyria, filiale commune de la SNCF et des CFF, veut détourner par Genève trois allers-retours TGV sur cinq entre la capitale vaudoise et Paris. Un projet surprenant, alors que le tronçon Vallorbe-Dijon vient d'être modernisé avec une grosse subvention suisse.

Financement suisse

Cette annonce est tout simplement incompréhensible pour Michel Béguelin. L'ancien conseiller aux Etats socialiste s'était battu en 2004 pour sauver les TGV entre Paris et Lausanne, face à une ancienne régie qui voulait déjà concentrer toutes les liaisons franco-suisse par Genève et Bâle. «Les CFF vont tout simplement se trouver en conflit avec la Confédération. Le peuple suisse a mis plus de cinquante millions de francs pour financer la modernisation de cette ligne...»

«Cette décision n'est pas correcte vis-à-vis des Chambres fédérales», s'indigne le conseiller na-



Dès 2014, seuls deux TGV par jour, dans chaque sens, relieront Lausanne et Paris en passant par

Les 2 itinéraires prévus pour les TGV



tional Oliver Français. Le municipal des Travaux lausannois s'avoue surpris d'apprendre une telle annonce. «Je n'étais pas au courant, les CFF vont devoir s'expliquer.»

CFF rassurants

Tout en confirmant ce choix, le porte-parole des CFF, Jean-Louis Scherz, relativise sa portée. «La ligne passant par Vallorbe et Dijon n'est pas du tout menacée. Il s'agit pour Lyria avant tout d'optimiser l'occupation des rames aux heures creuses. Au lieu d'avoir des TGV qui partent à moitié vides de Genève et de Lausanne, cela permettra de les remplir en les faisant passer par ces deux gares. Cela ne changera rien pour les voyageurs. Le temps de parcours sera identique par Vallorbe ou Genève, et le prix des billets le même.»

Pour les tarifs, peut-être, tant ceux des TGV sont devenus opaques depuis qu'ils ne se basent

que contre allorbe

Une ligne mythique

● Les premiers trains à grande vitesse à avoir franchi une frontière ont circulé entre Lausanne et Paris. En 1984, l'arrivée des TGV, encore oranges, dans la capitale vaudoise perpétuait le prestige d'une ligne devenue mythique.

Tout a commencé au début du siècle passé, avec les ouvertures des tunnels du Simplon et du Mont-d'Or. Depuis les années vingt, les trains les plus prestigieux ont alors emprunté cette liaison, la plus directe entre la France et l'Italie. A la fin des années cinquante, la Suisse avait d'ailleurs déjà participé au financement de l'électrification du tronçon entre Dole et Vallorbe. A l'époque, les relations les plus rapides entre Paris et Genève passaient par Vallorbe.

L'arrivée du TGV a cependant marqué le déclin de la ligne Lausanne-Paris. Les trains de nuit entre la France et l'Italie se sont faits de plus en plus rares. Le trafic de marchandises se réduit comme peau de chagrin.

En 2004, le couperet tombe. La Confédération renonce à participer à la modernisation de la ligne Lausanne-Paris, pourtant acceptée par le peuple suisse en 1998 dans le cadre du paquet incluant Rail 2000 et les transversales alpines. Les CFF militent pour concentrer le passage des TGV par Bâle et Genève. Les Chambres fédérales les désavouèrent, en accordant la subvention de 50 millions de francs.

plus sur les kilomètres parcourus. En revanche, si en 2014 la durée du trajet sera de 3 h 35 par les deux parcours, ce ne sera plus forcément le cas quelques années plus tard. Avec la mise en service d'un tronçon à grande vitesse entre Dole et Dijon, le temps du parcours direct entre Lausanne et Paris baissera de trente minutes.

Surtout, les CFF le reconnaissent eux-mêmes, il ne va pas être facile d'ajouter le passage de 6 TGV par jour sur la ligne surchargée entre Lausanne et Genève. De quoi rendre cette décision d'autant plus surprenante.

Chef du Département des infrastructures, François Marthaler se veut rassurant. «Aux heures de pointe, les CFF seront toujours obligés de faire passer les TGV par Vallorbe. Leur décision vise avant tout à augmenter le nombre de voyageurs transportés entre Lausanne et Paris en augmentant le nombre de liaisons de quatre, aujourd'hui, à cinq demain.»

Vallorbe. PHILIPPE MAEDER

