

## Transports

# Trente ans de lutte pour le TGV via Vallorbe

**Mémoire du rail, l'ancien sénateur PS Michel Béguelin replace le projet de nouvel horaire TGV dans son contexte historique**

Renaud Bournoud

La liaison TGV Lausanne-Paris a une histoire. Un passif à prendre en compte pour comprendre les tensions actuelles. Le projet de nouvel horaire 2020 a jeté un froid. Depuis le début de l'année, les autorités vaudoises et de Franche-Comté sont fumasses. Elles reprochent à TGV Lyria (propriété à 74% de la SNCF et à 26% des CFF) de vouloir délaissier la liaison directe par Vallorbe en détournant des TGV sur Genève. Une critique que Lyria ne comprend pas. Avec ses nouvelles rames à deux étages, la société proposera six liaisons quotidiennes entre Lausanne et Paris, contre cinq actuellement. Mais plus que trois seront directes, via Vallorbe.

L'histoire montre que cette liaison à travers l'arc jurassien est un sujet politique sensible. «Je suis ce dossier depuis trente ans et cela fait trente ans qu'il faut batailler pour le maintien de la ligne de Vallorbe», constate Michel Béguelin. Ce cheminot devenu conseiller national (1987-1999), puis sénateur socialiste (1999-2007) connaît «par cœur» la problématique.

Dans les années 90, l'élus a participé à l'élaboration de la Convention franco-Suisse sur le raccordement des réseaux ferroviaires, notamment les lignes à grande vitesse. Ce texte est né de la participation suisse au financement du TGV Rhin-Rhône. Michel Béguelin était l'un des vice-présidents de l'Association TGV Rhin-Rhône, présidée par Jean-Pierre Chevènement, alors maire de Bel-



Le président de l'Association TGV Rhin-Rhône, Jean-Pierre Chevènement (à g.), et Michel Béguelin (à dr.), l'un des vice-présidents, dans les années 90. DR

## La convention ferroviaire est respectée, selon l'OFT

● Mardi dernier, les CFF ont présenté à la presse ces nouveaux horaires Lyria qui exaspèrent tant les autorités vaudoises et de Franche-Comté. Nous avons donc demandé à l'Office fédéral des transports (OFT) si ces nouveaux horaires TGV sont conformes aux termes de l'accord ferroviaire franco-suisse. «La convention sur le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français traite seulement l'infrastructure et non pas le transport de personnes ni l'horaire, estime l'OFT. Donc la convention est respectée.» Il

revient au Conseil fédéral et au gouvernement français, qui ont signé cette convention, de la faire respecter, toujours selon l'OFT. Néanmoins, une table ronde va être organisée par l'Office fédéral des transports afin d'essayer de trouver une issue favorable à ce conflit sur la desserte TGV de la ligne passant par Vallorbe. La date n'est pas encore fixée, indique l'OFT. La liste des participants est en train d'être composée. Il est prévu d'inviter les Cantons, la société TGV Lyria et les partenaires français à venir s'asseoir autour de la table. **R.B.**

sion régionale. Il a été pensé pour irriguer l'ensemble de l'arc jurassien.»

«Nous connaissons cette convention et nous la respectons», nous a expliqué le directeur régional CFF, Alain Barbey, mardi lors de la présentation des nouveaux horaires des CFF et de Lyria. Il connaît aussi bien le sujet puisqu'il a dirigé Lyria avant de prendre ses fonctions aux CFF en 2015. «Ce texte dit qu'il doit y avoir des liaisons par l'arc jurassien, mais il ne dicte pas la fréquence, ce n'est pas chiffré.»

### «C'est incohérent»

Les axes Belfort-Dijon et Lausanne-Vallorbe-Dijon alimentent tout l'est de la France. «Ce que je ne comprends pas, s'interroge l'ancien sénateur, c'est qu'en décembre 2018 on a fêté en grande pompe la renaissance de la ligne Delémont-Delle-Belfort et en février 2019 on nous annonce la suppression d'une liaison par Vallorbe. C'est incohérent.» Il rappelle que dans chacun des cas des investissements de l'ordre de 100 millions de francs ont été consentis de part et d'autre de la frontière.

Le désormais octogénaire aimerait rafraîchir les mémoires: «Au tout début des années 80, au moment où les réflexions sur les premières lignes TGV franco-suisse étaient menées, dans l'eupho-

rie de la grande vitesse, le 1<sup>er</sup> arrondissement des CFF voulait tout concentrer sur Genève et Bâle.» Cette option a finalement été abandonnée et Lausanne-Paris, via Vallorbe, l'itinéraire le plus court, est devenu la première liaison TGV internationale. Elle a été ouverte en 1984 (*ndlr: il y a eu Genève-Paris en 1983, mais Cornavin est considéré par la SNCF comme étant une gare de son réseau*). «La ratification de la convention a un peu calmé le jeu autour de la ligne de Vallorbe pendant une vingtaine d'années, mais maintenant, c'est reparti», note-t-il.

Le concept Lyria 2020, qui devrait entrer en vigueur en décembre 2019, signifie également la fin des TGV à Berne. «Tout le marché de Suisse occidentale, hormis Genève et le district de Nyon, devrait logiquement se concentrer sur Lausanne-Vallorbe et Neuchâtel-Pontarlier-Frasne, réagit Michel Béguelin. Mais Lyria veut détourner trois liaisons TGV sur l'axe Lausanne-Genève qui est complètement surchargé, au détriment de tracés InterRegio et Eurocity Milan-Genève, tout en rallongeant de 16 minutes le temps de parcours par rapport à l'itinéraire via Vallorbe! Cela me paraît aberrant.» Il reste néanmoins positif et pense qu'une solution «raisonnable» sera trouvée dans le respect de la convention franco-suisse.

PUBLICITÉ

**24 heures**

Offre