

## Ligne Lausanne-Paris



La ligne Lausanne-Paris passe par le viaduc du Day, non loin de Vallorbe, où quatre TGV s'arrêtent par jour. OLIVIER ALLENSPACH

# Le Canton demande que le TGV passe par Vallorbe

**Dénonçant une détérioration de la desserte, les autorités se mobilisent pour la ligne Lausanne-Paris via Vallorbe**

**Renaud Bournaud**

Le chemin pour Paris passera par Vallorbe, la voie la plus directe et la plus rapide. C'est en tout cas le credo des pouvoirs publics qui se sont mobilisés ces derniers jours après avoir découvert les projets de la société Lyria. L'entreprise qui gère les TGV entre la Suisse et la France (propriété à 74% de la SNCF et 26% des CFF) veut privilégier une liaison Lausanne-Paris via Genève au détriment de la ligne qui passe par Vallorbe, dès 2020. Une aberration pour le Canton de Vaud, pour les autorités de Franche-Comté, ainsi que pour la Ville de Lausanne. «À l'heure où la question climatique est cruciale, le rail doit être concurrentiel face à Easyjet, résume Nuria Gorrite, présidente du gouvernement vaudois. Et pour ça il faut une bonne desserte.» Le maintien de l'offre actuelle est fermement demandé. Le temps presse. La réservation

des sillons des lignes à grande vitesse pour l'année prochaine doit se faire d'ici fin avril.

Actuellement, quatre liaisons aller-retour quotidiennes Paris-Lausanne passent par Vallorbe et une cinquième par Genève. Pour l'année prochaine, il est prévu d'avoir trois liaisons par Vallorbe et trois par Genève. Lyria estime que son nouveau «plan de transport» offrira des horaires complémentaires grâce aux huit allers-retours entre la Cité de Calvin et Paris.

Le confort des passagers est aussi important. Dès 2020, toutes les rames TGV Lyria seront remplacées. Le nouveau matériel roulant aura une plus grande capacité avec deux étages et sera plus moderne. En revanche, la flotte de rames sera moins nombreuse. Ce qui laisse moins de liberté à Lyria pour élaborer ses horaires.

### Fréquentation inconnue

L'axe Paris-Milan, via Vallorbe, est historique. L'Orient-Express y a circulé. Le TGV y passe depuis 1984. Récemment la Confédération a investi plus de 60 millions pour assainir cette ligne. Mais Lyria n'a pas jugé bon d'informer les autorités de ses desseins. Tout comme elle refuse de communiquer les chiffres de fréquentation de cette ligne.

La semaine dernière, Lausanne s'est fendue d'une lettre aux entreprises de chemin de fer. «L'attraction de la ligne est une condition indispensable à son maintien», peut-on lire. «Nos relations avec la Franche-Comté et des villes comme Dijon sont aussi en jeu avec cette ligne, note le syndic Grégoire Junod. Ces régions sont déjà mal desservies par les transports publics.» Des séances de travail entre les collectivités publiques vaudoises et françaises sont agendées.

Au niveau fédéral, l'UDC Jean-Pierre Grin vient de déposer une interpellation au Conseil national intitulée: «Garantir le maintien de quatre liaisons Lausanne-Paris via Vallorbe et Dole selon la proposition vaudoise.» Justement, le Canton est aux avant-postes. Nuria Gorrite est déjà montée à Paris pour rencontrer Guillaume Pepy, le patron de la SNCF. «Il a été d'accord de rouvrir un groupe de travail», indique la présidente. Les ingénieurs du Département vaudois des infrastructures ont donc planché sur un horaire alternatif «réaliste» qui permette de maintenir quatre liaisons par jour via Vallorbe. Lyria nous indique que «les propositions faites par le Canton de Vaud ont été analysées par ses équipes et ne sont pas réalisables. Par exemple, elles occultent les

besoins de maintenance des TGV Lyria.» Quoi qu'il en soit, le dossier n'est pas clos. Des spécialistes des horaires se rendront prochainement à Paris pour discuter avec ses homologues de la SNCF.

### Suppression d'InterRegio

«Nous défendons le nœud ferroviaire de Lausanne et nos relations internationales, indique Nuria Gorrite. Le canton vit de son ouverture qui est porteuse de prospérité.» La présidente pense que l'option via Genève est mauvaise en raison de la surcharge de la ligne. Le rajout de deux TGV entre Lausanne-Genève aura comme effet collatéral la suppression d'un InterRegio aux heures de pointe, vers 17 heures. Mais surtout, les TGV prolongés de Genève jusqu'à Lausanne risquent d'être les premiers sacrifiés à cause de la saturation et des chantiers sur cet axe.

C'est l'histoire qui est apparemment en train de se jouer à Berne. Il y a encore quelques années, les TVG arrivaient dans la capitale via Neuchâtel. Puis Lyria les a supprimés aux dépens du prolongement Paris-Bâle jusqu'à Berne. Avec l'horaire 2020, ces TGV ne devraient plus desservir la capitale. Lyria se borne à indiquer que des discussions sont en cours avec les autorités bernoises.