

Prof. Daniel MANGE
EPFL-IC, station 14
CH-1015 LAUSANNE (Switzerland)
Tél.: + 41 21 693 26 39
Fax: + 41 21 693 67 31
Email: daniel.mange@epfl.ch
WWW: <http://lslwww.epfl.ch>



V/réf.

N/réf.

Lausanne, le 9 juin 2008

Concerne: exposé pour l'Assemblée générale 2008 de la CITRAP VAUD

Le dilemme de l'axe ferroviaire Genève-Lausanne : 3^{ème} voie ou ligne à grande vitesse ?

Pour une majorité de politiciens suisses, la troisième voie Genève–Lausanne n'est pas prioritaire : elle reste au purgatoire des projets repoussés de Rail 2000 et pourrait refaire surface en 2010 au plus tôt. Face à ce fiasco ferroviaire, il est temps de mettre à plat le dossier de la liaison Genève-Lausanne par chemin de fer, et d'explorer l'opportunité de doubler la ligne historique (elle a 150 ans!) par un tracé entièrement nouveau, à grande vitesse.

Aujourd'hui, un incident mineur –panne de locomotive, rupture de la ligne aérienne– peut paralyser pendant plusieurs heures la magistrale Genève-Lausanne, bloquant notamment tous les trains InterCity. Ce simple fait divers met en relief la fragilité d'un axe ferroviaire majeur, unique cordon ombilical entre Genève et le reste de la Suisse.

Une ligne nouvelle à grande vitesse entre Genève et Lausanne satisferait d'un seul coup les trois exigences majeures du transport ferroviaire moderne :

- la fiabilité ; en complétant la ligne historique par une ligne nouvelle, on dédouble le tracé, évitant ainsi le chaos en cas d'accident sur l'un des axes ; de plus, on sépare les trains (trafic TGV, EuroCity et InterCity sur la ligne rapide, trafic régional et marchandises sur la ligne historique) pour bannir la mixité des trafics tant redoutée par les exploitants.
- La capacité ; le dédoublement de la ligne historique entraîne un quadruplement des voies sur l'ensemble du tracé.

- La vitesse ; seule une voie nouvelle, aux rayons de courbure généreux, peut garantir une vitesse supérieure à 200 km/h, donc un trajet direct en une quinzaine de minutes.

Rajoutons enfin que les désagréments d'un chantier de cette importance seraient très pénalisants pour une troisième voie (entraînant notamment le ralentissement de tous les trains pendant plusieurs mois), tandis qu'ils seraient imperceptibles pour une ligne nouvelle, construite à l'écart du tracé historique.

Cerise sur le gâteau, un avant-projet détaillé existe depuis un tiers de siècle déjà : le fameux rapport intermédiaire intitulé « Liaison rapide Genève-Lausanne » a été commandé par les CFF en 1974 et livré en juin 1975 par Bonnard & Gardel, ingénieurs-conseils, et la Compagnie d'études de travaux publics. Cette étude visait deux gammes de vitesse, 250 et 300 km/h, et détaillait dans chaque cas plusieurs variantes de tracés.

Mais le tronçon Genève-Lausanne n'est que l'extrémité occidentale d'un projet beaucoup plus ambitieux, la transversale ferroviaire d'Ouest en Est, de Genève à Saint-Gall, issu des travaux de la Conception globale suisse des transports (CGST) de la fin des années 70. Cet axe à grande vitesse, reliant entre elles quatre des cinq métropoles suisses (Genève, Lausanne, Berne, Zurich), resserrerait la cohésion nationale tout en irriguant toutes les régions périphériques grâce aux deux nouveaux axes Nord-Sud du Lötschberg et du Gothard, eux-mêmes à grande vitesse. Cette transversale nous arrimerait également au réseau européen : depuis Genève, par exemple, des trains nous amèneraient sans transbordement à Londres, Amsterdam, Bordeaux, Madrid ou Nice. Même si la transversale Genève-Saint-Gall n'entraîne pas encore l'adhésion de tous les protagonistes du chemin de fer suisse, il faut tout de même observer que nos concitoyens alémaniques ont déjà bâti un maillon de la chaîne, le tronçon à grande vitesse de Berne à Olten. Le tracé entre Lausanne et Berne, tourmenté à souhait, a déjà fait l'objet d'une esquisse de projet, passant par la vallée de la Broye et énergiquement défendue par le conseiller national Olivier Français.

Le financement de ces très coûteux chantiers reste le nerf de la guerre. Il faut bien entendu abandonner le cadre exigü de la planification actuelle des CFF, le fameux ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ou développement futur de l'infrastructure ferroviaire) et envisager de nouvelles perspectives qui sont aujourd'hui légions: prêt de la Confédération à taux préférentiel, préfinancement par les cantons, partenariat public-privé ou, à plus long terme, taxation du kérosène, le carburant des avions, pour créer un réseau ferroviaire à grande vitesse, selon la suggestion originale de Philippe Nantermod, du Groupe de Riencourt. L'Association transports et environnement (ATE) peaufine une nouvelle initiative populaire visant à affecter aux transports publics le 50% des recettes de l'impôt sur les huiles

minérales, le conseiller fédéral Moritz Leuenberger prêche pour l'entrée en bourse des CFF, tandis que les partis de gauche concoctent un prélèvement sur la future taxe du CO₂. Le patron des CFF, Andreas Meyer, suggère de son côté des capitaux mis à disposition par la Confédération et les cantons, ou encore une hausse de prix des billets.

Le chemin de fer suisse était à son apogée dans les années 50 : une industrie nationale de pointe, un réseau presque totalement électrifié et le lancement du fameux « train léger », un concept révolutionnaire à cette époque. Notre chemin de fer peut renouer avec ce passé prestigieux ; par sa situation centrale en Europe, la Suisse doit aujourd'hui s'arrimer à un réseau européen en pleine effervescence et, en particulier, concevoir une nouvelle génération de trains à grande vitesse susceptibles d'irriguer notre transversale d'Ouest en Est tout en nous emportant, au-delà de nos frontières, dans les principales métropoles européennes.

Notre seul souhait est de voir passer aux oubliettes le très disgracieux acronyme ZEB et de le remplacer par NTF, la nouvelle transversale ferroviaire, un projet digne de la Suisse moderne et de sa vocation internationale.

Daniel Mange, 9 juin 2008