

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 17 septembre 2008

Concerne: projet d'article pour Forum Libéral

Lausanne-Genève en train: 3^{ème} voie ou ligne à grande vitesse?

Une pléiade de politiciens romands de toutes couleurs politiques nous martèle depuis des mois la vérité unique: la troisième voie ferroviaire, de Renens à Coppet, est notre seule planche de salut.

Face à cette déferlante, une réflexion de fond s'impose, car il existe manifestement une autre vision, plus ambitieuse et plus efficace: la construction d'une ligne à grande vitesse, entièrement nouvelle, de Lausanne à Genève.

Aujourd'hui, un incident mineur peut paralyser pendant plusieurs heures la magistrale Lausanne-Genève, 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 Lausanne et Genève 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.

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.

La **citrap-vaud.ch** (communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud) vient de mettre sur pied un groupe de travail chargé de rédiger un livre blanc sur l'ensemble des études entreprises en Suisse sur la grande vitesse ferroviaire et sur la conception d'une nouvelle transversale ferroviaire Ouest-Est, de Genève à Saint-Gall; nous serions heureux d'associer à nos travaux les experts en transports du Parti libéral vaudois.

Daniel Mange, secrétaire de la **citrap-vaud.ch**