

Blogs » [L'Hebdo](#) » [La rédaction en ligne](#)

La rédaction en ligne

L'Hebdo au quotidien.

Lausanne-Genève: l'idée novatrice qui bouleverse les plans établis

Mis en ligne le 18.06.2014 à 11:05



Un nouveau tronçon ferroviaire sur deux voies entre Genève et Lausanne sans arrêt pourrait être réalisé d'ici à 2030.

© Keystone

Michel Guillaume

C'est un pavé dans la mare que lance aujourd'hui la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap) des cantons de Vaud et de Genève: un nouveau tronçon ferroviaire sur deux voies entre Genève et Lausanne sans arrêt, qui coûterait quelque quatre milliards de francs. Elle suggère que ce tronçon, adossé à l'autoroute, soit réalisé d'ici à 2030.

La Citrap aimerait aller vite. Elle plaide pour l'insertion de la planification de cette ligne

A lire également dans La rédaction en ligne

Limitation de l'immigration: le Conseil fédéral marche sur des oeufs

La face cachée du logo

Jour de match à Bahia

A lire également dans L'Hebdo

dans la première étape du nouveau fonds FAIF, cela à travers une nouvelle convention Genève-Vaud assurant le préfinancement de ce chantier. Elle suggère aux deux cantons d'y consacrer une partie des 16 millions prévus pour l'étude des tronçons Gland-Rolle et Allaman-Renens en troisième voie.

Daniel Mange, l'un des auteurs de l'étude et professeur honoraire de l'EPFL, en est convaincu: «La réalisation d'une nouvelle ligne est préférable au rapiéçage de la ligne historique, soit à son aménagement par tronçons sur trois, voire quatre voies». On y gagnerait notamment en sécurité d'exploitation: Genève ne serait plus coupée du reste de la Suisse en cas «d'accident de personne» par exemple. En outre, la réalisation d'une voie directe Genève-Lausanne sans arrêt permettrait de restaurer le trafic régional de Coppet à Allaman sur la ligne historique, en rouvrant six stations de Founex à Perroy.

L'idée de la Citrap est visionnaire et s'intègre dans la perspective d'un réseau ferroviaire à haute vitesse. Elle est probablement trop visionnaire dans l'optique des CFF, qui tablent désormais sur la cadence plutôt que sur la vitesse. Du côté politique, on y accorde un intérêt poli, sans plus. «Je respecte beaucoup ce travail, qu'il faut intégrer à une réflexion sur l'augmentation de capacité à l'horizon 2050», nuance la conseillère d'Etat vaudoise Nuria Gorrite. Autant dire qu'auparavant, ce sera difficile, pour ne pas dire impossible. «Les projets intégrés à la première étape FAIF (2025) sont déjà décidés. Quant à la deuxième étape (2030), elle est déjà très engagée», précise-t-elle.

Même son de cloche du côté du Département genevois de l'environnement, des transports et de l'agriculture de Luc Barthassat: «Cette variante est à approfondir en matière de faisabilité parmi d'autres variantes qui permettront une augmentation de capacité sur la ligne Lausanne-Genève ». Ce n'est pas ce qu'on peut appeler un accueil enthousiaste !

[< Retour au sommaire du blog "La rédaction en ligne"](#)

La nouvelle guerre
d'Espagne

Proster Nation

From Brazil With Love

**A lire également sur le même
sujet**

Le respect de la
"Willensnation" se perd

Pour commenter les articles de L'Hebdo et des blogs, vous devez être connecté. [Créez un compte](#) ou [identifiez-vous](#).