

Arc lémanique

# Lausanne-Genève: une nouvelle ligne ferroviaire?

**Pour adapter la liaison ferroviaire Lausanne-Genève aux besoins futurs, la construction d'une ligne entièrement nouvelle s'impose, estime la Citrap. Sans gare intermédiaire et séparée de la ligne historique, cette solution à bâtir le long de l'autoroute serait nettement préférable à l'élargissement des voies existantes.**

«La troisième voie va dans le mur», a affirmé mercredi 18 juin à Lausanne Daniel Mange, secrétaire de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap-Vaud). Il ne faut plus parler de cette notion «mythique», a-t-il ajouté en présentant devant la presse le rap-

port «Ligne ferroviaire nouvelle entre Lausanne et Genève».

L'investissement oscillerait entre 3,8 et 4,4 milliards de francs. «C'est une fourchette, une évaluation grossière, des ordres de grandeur», a insisté Daniel Mange. Ce montant serait supérieur d'un milliard à celui du projet actuel des CFF.

Aux yeux de l'ancien professeur de l'EPFL, la construction pour 2030 d'une liaison à double voie entièrement nouvelle entre Lausanne et Genève ne souffre guère de discussions. Ses avantages sont évidents par rapport aux «emplâtres» que l'on pourrait mettre sur la ligne historique vieille de plus de 150 ans. Les CFF veulent réintroduire le trafic régional entre Coppet (VD) et Allaman (VD) et faire passer tous les trains à la



L'idée de la Citrap sera-t-elle adoptée?

cadence du quart d'heure. Dans un tel scénario, le «rafistolage» du dispositif actuel est exclu: une vision globale doit se dégager, surtout lorsque le débat porte sur l'axe est-ouest, fondamental pour la Suisse.

Interrogé par l'ats, l'Office fédéral des transports (OFT) ne se prononce pas sur le fond à ce stade. «Certains points nous interpellent comme la volonté de réaliser ce projet pour 2030, ce qui est un délai très serré», note la porte-parole Florence Pictet. La priorité pour l'OFT est la réalisation de mesures rapides afin d'augmenter le nombre de trains et de places entre Lausanne et Genève.

Autre point crucial pour la Citrap, le projet de développement du rail peut associer celui de l'autoroute. L'un et l'autre sont aujourd'hui saturés. Cela rend l'élargissement de l'autoroute à six pistes «politiquement beaucoup plus facile», a expliqué Rodolphe Weibel, ingénieur EPFL à la retraite. Pour éviter le mitage du territoire par les voies de transport, il conviendrait de coupler les deux infrastructures bruyantes, a poursuivi le spécialiste. Il faut empoigner les problèmes ensemble, sur le même tracé.

Contre la réflexion par étapes, «une vision globale et nationale» est indispensable, a martelé pour sa part Michel Béguelin, ancien conseiller aux Etats. La liaison Lausanne-Genève est unique et fragile. Il n'y a pas de possibilité de déviation du trafic comme ailleurs en Suisse, d'où la nécessité de doter enfin l'Arc lémanique d'une voie nouvelle. Cette solution offrirait de nombreux

avantages: la sécurité de l'exploitation, la stabilité de l'horaire et l'élimination de tous les problèmes transitoires créés par un chantier de longue durée. Il serait également possible d'introduire ainsi des trains rapides compatibles avec les standards européens.

Avec ce projet, la Citrap «est encore dans les temps», a assuré Michel Béguelin. Les CFF «sont encore ouverts au débat» et attendent les idées et propositions pour 2016. Vaud et Genève ont de plus des visions qui vont exactement dans ce sens, selon l'ancien cheminot.

La proposition de la Citrap a un mérite: elle élargit le débat en proposant une voie nouvelle, a déclaré à l'ats Nuria Gorrite, cheffe du Département vaudois des infrastructures et des ressources humaines. «Nous intégrerons cette variante dans une étude sur les besoins de long terme pour le rail entre Lausanne et Genève qui sera lancée prochainement».

Pour les sections vaudoise et genevoise de la Citrap, la planification de la nouvelle ligne doit s'insérer dans la première étape du FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). Une nouvelle convention devrait en outre être signée par Vaud et Genève afin d'assurer un préfinancement du chantier, comme Zurich vient de le faire avec succès pour sa diamétrale inaugurée la semaine passée.

Pour rappel, dans le cadre de «Léman 2030», les CFF prévoient la pose de deux voies supplémentaires entre Gland (VD) et Rolle (VD) et d'une troisième voie entre Allaman et Renens (VD).

ats

Les membres SEV profitent d'un rabais de 20% sur l'hébergement

Superior  
**Parkhotel Brenscino**  
BRISSAGO

... laddove è difficile partire!  
... dort wo der Abschied schwer fällt!  
... l'endroit qui est difficile de quitter!

## Recette pour le Brenscino-punch



Pour 10 personnes :

- 1 l Merlot blanc
- 3 d Porto
- 2.5 dl Jus de pêche
- 2.5 dl Jus Multivitamines
- 2 dl Liqueur d'orange
- 100 g de sucre
- Fruits en cubes :  
Pommes, poires, kiwis,  
melons, fraises

Et voilà votre Brenscino-punch est prêt !

À votre santé!

Ou si vous l'envisagez, venez déguster notre punch sur la terrasse panoramique! Tous les dimanches de 18.00 à 19.00 heures offert par la maison ...

Votre petit paradis ...

Dans lequel vous profiterez d'une hospitalité «pure»!

Parkhotel Brenscino  
Via Sacro Monte 21  
6614 Brissago

Tél. 091 786 81 11  
info@brenscino.ch  
www.brenscino.ch

