



SUISSE jeudi 19 juin 2014

Les partisans d'une deuxième ligne entre Genève et Lausanne attaquent

Marco Danesi

> **Rail Le nouveau tracé serait réservé aux trains rapides**

> **Les cantons ne comptent cependant pas modifier leur stratégie**

La Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITraP) a lancé ce mercredi en grande pompe la campagne en faveur d'une deuxième ligne à grande vitesse reliant Genève à Lausanne. L'actuelle serait réservée au trafic régional. Les sections vaudoise et genevoise de l'association ont publié et diffusé auprès des décideurs politiques une étude qui défend cette option.

La troisième voie, autrefois objectif primordial, «est à bannir», a clamé Daniel Mange, secrétaire de la CITraP-Vaud, devant les médias. «Avec plus ou moins 4 milliards, il est possible de réaliser une liaison toute neuve sans haltes intermédiaires. Soit à peine 1 à 1,6 milliard de plus que les investissements prévus par les CFF pour rafistoler la ligne historique», a argumenté l'ancien professeur de l'EPFL. Le responsable de la publication est un militant obstiné de l'intégration de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

Les aménagements partiels à trois ou quatre voies, l'augmentation de la capacité des convois et leurs fréquences, tels que planifié par le transporteur national, ne suffiront pas «à satisfaire la progression du trafic prévu», soutient la CITraP. Les gares de Genève et Lausanne «connaîtront des transformations spectaculaires». L'axe qui les dessert ne bénéficiera cependant que «d'améliorations ponctuelles», se désolent les auteurs de l'étude.

Selon ces derniers, le redoublement du tronçon, accolé sous terre à l'autoroute ou en plein air en suivant les tronçons, garantirait la sécurité de l'exploitation en cas d'accident ou de panne. Les horaires gagneraient en fiabilité. Des raccordements locaux, abandonnés au fil des ans, seraient rétablis, de Coppet à Allaman, notamment.

Michel Béguelin, ancien conseiller national et aux Etats socialiste vaudois, encourage de son côté une vision globale et anticonformiste, seule susceptible de répondre à la croissance attendue des passagers. «L'étapisation» chère aux CFF est lourde sur le plan financier et logistique, a critiqué l'ancien cheminot et syndicaliste, grand connaisseur du rail. «Il faut s'inspirer de l'approche qui a fait le succès de la ligne diamétrale entre la gare de Zurich et l'aéroport de Kloten, inaugurée au début du mois de juin» (LT du 06.06.2014).

Pour réussir, Michel Béguelin prône une alliance entre l'Arc lémanique et le Plateau. Entre Olten et Zurich, une coalition demande aussi une voie express au

lieu de rapiécer la ligne en service.

La CITraP souhaite que la nouvelle ligne devienne une priorité. Qu'une convention valdo-genevoise assure le préfinancement des études comme ce fut le cas pour la quatrième voie entre Lausanne et Renens. Que l'on puise pour ce faire dans les 16 millions dévolus à l'étude des améliorations entre Gland et Rolle ainsi qu'entre Allaman et Renens.

La proposition de la CITraP soulève de l'intérêt. Olivier Français, conseiller national vaudois, soutient la démarche. On sait que le municipal des Travaux de Lausanne voit d'un bon œil ce genre de projet. L'élu PLR défend à son tour une ligne directe et rapide allant de la capitale vaudoise jusqu'à Berne.

En revanche, le calendrier de son éventuelle réalisation est sujet à caution. Nuria Gorrite, conseillère d'Etat vaudoise responsable de la mobilité, répète que les besoins à court terme sont pressants. C'est la raison pour laquelle les cantons de Vaud et de Genève privilégient, d'ici à 2030, l'accroissement de la capacité de transport plutôt que des nouvelles infrastructures. Il serait dangereux de changer de stratégie à l'égard de la Confédération, signale la magistrate socialiste.

A plus long terme, par contre, le doublement de la ligne a le mérite d'élargir le débat sur le futur de l'axe Genève-Lausanne. Même si son financement, vu les montants en jeu et l'abondance de projets en concurrence, risque d'être problématique.

Des trains roulant à 300 km/h entre Genève et Lausanne hantent l'imaginaire des experts du rail depuis une quarantaine d'années. Un premier rapport, commandé par les CFF, date de 1975. Aujourd'hui, l'idée d'une ligne doublant l'existante est dans l'air du temps.

Il y a un an, des chercheurs de l'EPFL avaient rendu publique la recherche d'alternatives destinées à fluidifier le chemin de fer et la route entre les deux villes lémaniques. Il était envisagé surtout de placer les unes sur les autres les nouvelles voies et les nouvelles chaussées autoroutières (LT du 02.04.2013).

Le document de la CITraP fait la synthèse de ces projets. Ceux-ci sont en quelque sorte les héritiers de Swissmetro. La liaison souterraine appelée à rapprocher Genève de Saint-Gall, malgré les promesses, est restée lettre morte.