

Une autre **voie** est possible



JPDS

- 4** La Communauté d'intérêts pour les transports publics propose une nouvelle ligne ferroviaire sans arrêt entre Lausanne et Genève. Le lobby du rail prévoit un tracé longeant l'autoroute.

Pour une nouvelle ligne de train, couplée à l'autoroute

LAUSANNE-GENÈVE • *Pour adapter la liaison ferroviaire aux besoins futurs, la construction d'une ligne entièrement nouvelle s'impose, estime la Citrap.*

JÉRÔME CACHIN

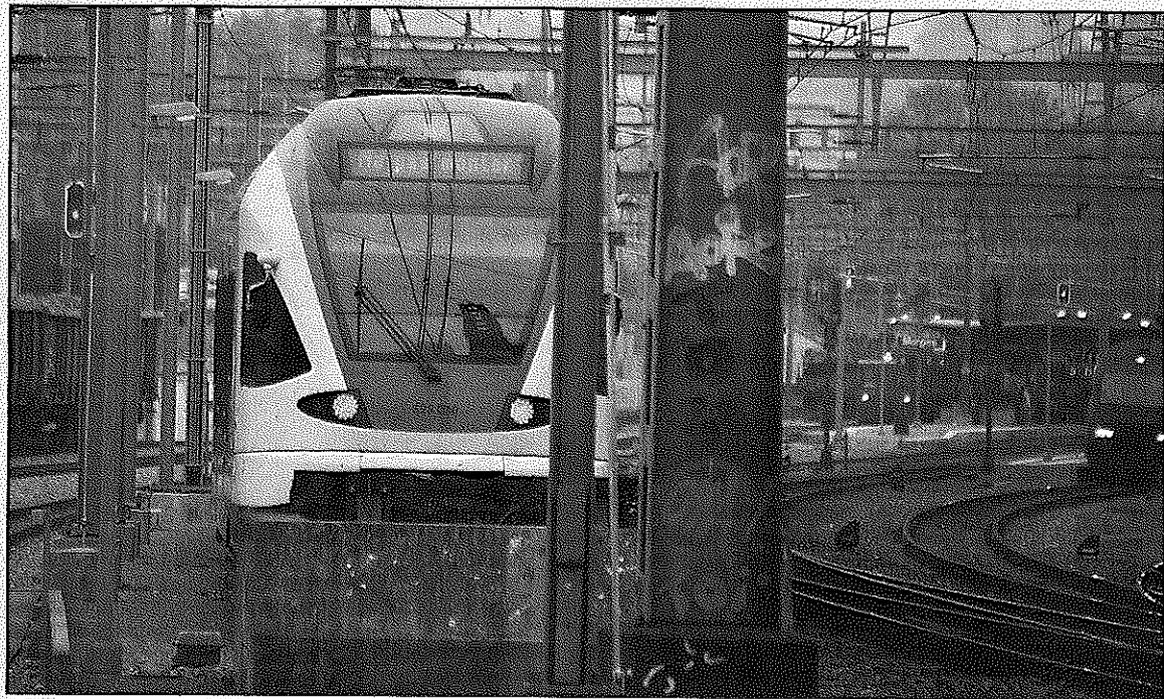
C'est le long de l'autoroute qu'il faut construire une nouvelle ligne ferroviaire Lausanne-Genève. La CITRAP (Communauté d'intérêts pour les transports publics) remet au goût du jour l'idée d'une ligne nouvelle, sans arrêt entre les deux capitales. Celle-ci serait totalement séparée de la ligne historique dessinée à la fin du XIX^e siècle entre les deux capitales lémaniques.

Les représentants vaudois et genevois de cette association expliquent que l'idée a été développée plusieurs fois depuis 1975, au gré de diverses études d'ingénieurs. Aujourd'hui, la forte densification des constructions le long de la ligne historique y rend illusoire la réalisation d'une nouvelle voie continue.

Limiter le mitage du territoire

La CITRAP a dévoilé son rapport de plus de 60 pages qui justifie le projet d'une ligne à deux voies le long de l'autoroute. Elle en dresse la liste de ses avantages: absorber la croissance du trafic voyageurs, rétablir le trafic régional antérieur sur la ligne historique, permettre une déviation en cas d'incident tout en délestant le réseau routier d'une part du trafic marchandises. Il faut donc un total de quatre voies continues entre les deux villes, explique Daniel Mange, secrétaire général de la CITRAP Vaud: «Oublions toute forme de rafistolage sur les deux voies existantes de la ligne historique et construisons deux nouvelles voies!»

Invité par la CITRAP, l'ingénieur civil Rodolphe Weibel plaide pour une limitation du mitage du territoire: «Le mitage du territoire se fait non seulement par les habitations, mais aussi par les infrastructures de transports. L'autoroute, repoussant les habitations, génère une bande constructible



Aujourd'hui, la forte densification des constructions le long de la ligne historique y rend illusoire la réalisation d'une nouvelle voie continue, estime la CITRAP. KEYSTONE

où une ligne ferroviaire peut prendre place.» Sauf pour Morges, où il faut créer le contournement autoroutier de Morges. La proposition de la CITRAP lie les intérêts ferroviaires aux intérêts routiers, selon lui: «L'élargissement de l'autoroute est politiquement plus facile avec notre proposition.» Il faut que les autorités «empoignent ensemble» les études sur l'élargissement de l'autoroute, celles sur le contournement de Morges et sur une nouvelle ligne ferroviaire.

Pour le Genevois Michel Ducret, député PLR et architecte, la proposition de la CITRAP permet d'inscrire le tronçon Lausanne-Genève dans le réseau européen de la grande vitesse, moyennant une liaison de Genève à la ligne Lyon-Paris. «Il s'agit d'une liaison est-ouest à grande vitesse, pour laquelle la loi genevoise sur les transports publics demande de ménager les possibilités.»

L'ancien conseiller aux Etats socialiste vaudois Michel Béguelin estime que les coûts d'infrastructures sont moindres avec les grands projets de nouvelles lignes. Il appelle à une vision «globale et nationale» des transports, en regrettant que la Confédération ne raisonne que par étapes de travaux: «Le bricolage et les emplantres sur les lignes existantes, ça coûte horriblement cher.» Il cite comme exemple de ligne nouvelle celle diamétrale de Zurich. Le canton de Zurich l'a préfinancée sans négociation avec Berne. «Pourquoi ça ne marcherait-il pas pour une nouvelle ligne Lausanne-Genève?» demande-t-il aux cantons de Vaud et de Genève.

«Une idée à approfondir»

Le coût d'une nouvelle ligne est estimé «avec une extrême prudence» dans une fourchette de 3,8

à 4,4 milliards, à raison de 70 millions à 80 millions par kilomètre, souligne Daniel Mange. Cette construction serait une alternative aux travaux déjà prévus par le CFF dans le cadre du programme «Léman 2030»: deux voies supplémentaires entre Gland et Rolle et une troisième entre Allaman et Renens.

Contactée, la ministre vaudoise des Transports, Nuria Gorrite, se montre ouverte à l'idée de la CITRAP: «Nous réagissons de manière positive. Nous considérons que c'est une variante qui serait intégrée dans les études sur l'avenir du rail à long terme entre Lausanne et Genève.» Son homologue genevois, Luc Barthassat, abonde: «L'idée de la CITRAP est à approfondir en matière de faisabilité. Elle figure parmi d'autres variantes permettant une augmentation de la capacité, qui est le principal enjeu.»