

DU SANG NEUF POUR L'ARTÈRE GENÈVE – LAUSANNE

UNE LIGNE NOUVELLE À LA PLACE DE LA DÉFUNTE TROISIÈME VOIE

Avec le Grand Zurich, la Métropole lémanique est la région de Suisse qui connaît aujourd'hui le plus fort développement économique et démographique. La congestion des axes routiers et ferroviaires est l'une des conséquences négatives de cette vitalité ; pour le rail, les CFF prévoient le doublement du nombre des voyageurs sur l'axe Genève – Lausanne entre 2010 et 2030.

Si les gares de Genève et Lausanne vont connaître des transformations spectaculaires, il n'en est pas de même pour l'axe qui les relie. A l'exception d'améliorations ponctuelles dans les gares de Chambésy, de Mies et sur le tronçon Renens – Lausanne (pose d'une quatrième voie), la ligne historique, vieille de plus de 150 ans, reste inchangée.

Le projet dit de « troisième voie », aujourd'hui Léman 2030, prévoit à l'horizon 2050 la cadence au quart d'heure pour les trois catégories de trains InterCity, InterRegio et RegioExpress, ainsi que pour les Réseaux express régionaux genevois et vaudois ; les CFF planifient pour cet objectif la pose de deux voies supplémentaires entre Gland et Rolle, et d'une troisième voie entre Allaman et Renens. Budget actuel de l'opération : 2,8 milliards de francs. Durant les dix à quinze ans des travaux, avec les contraintes liées au maintien d'un trafic croissant, les coûts d'exploitation augmenteront considérablement alors que la clientèle ne verra aucune amélioration, sinon une péjoration de l'horaire.

LES AVANTAGES D'UNE LIGNE NOUVELLE

Pour un investissement d'environ un milliard de plus (soit une fourchette comprise entre 3,8 et 4,4 milliards), mais sans coûts d'exploitation supplémentaires permanents durant les travaux, la CITraP Genève et la citrap-vaud.ch (désignées ci-après par l'acronyme CITraP) proposent la construction en une traite d'une ligne à double voie entièrement nouvelle, reliant Genève à Renens sans station intermédiaire et à l'écart du tracé historique. Un tel aménagement offrirait les prestations suivantes qui sont exclues du projet de troisième voie :

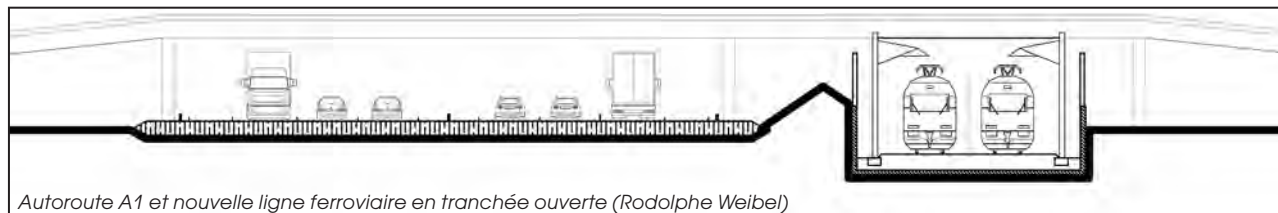
- La sécurité de l'exploitation, par le doublement de l'axe Genève – Renens ; Genève ne sera plus coupée du restant de la Suisse en cas d'incident ou d'accident sur l'une des lignes.
- La stabilité de l'horaire, par une stricte répartition du trafic à longues distances sur la ligne nouvelle et du trafic interrégional, régional et de fret sur la ligne historique.
- L'élimination de tous les problèmes transitoires créés par un chantier de longue durée sur la ligne historique en exploitation.
- La capacité, avec un axe à cinq voies de Genève à Coppet, et à quatre voies de Coppet à Lausanne ; ce surcroît de capacité permet la restauration du trafic régional de Coppet à Allaman via la ligne historique, et la réouverture de six stations, de Founex à Perroy, avec leurs parkings d'échange.
- La possibilité d'introduire des trains rapides compatibles avec les standards du réseau européen à grande vitesse.

Dans son rapport d'avril 2014, la CITraP détaille le projet et décrit notamment trois profils en travers pour une réalisation de la ligne nouvelle : en surface, enterré ou semi-enterré, et surélevé (en viaduc) ; chaque variante sera choisie, tronçon par tronçon, en fonction des conditions locales.

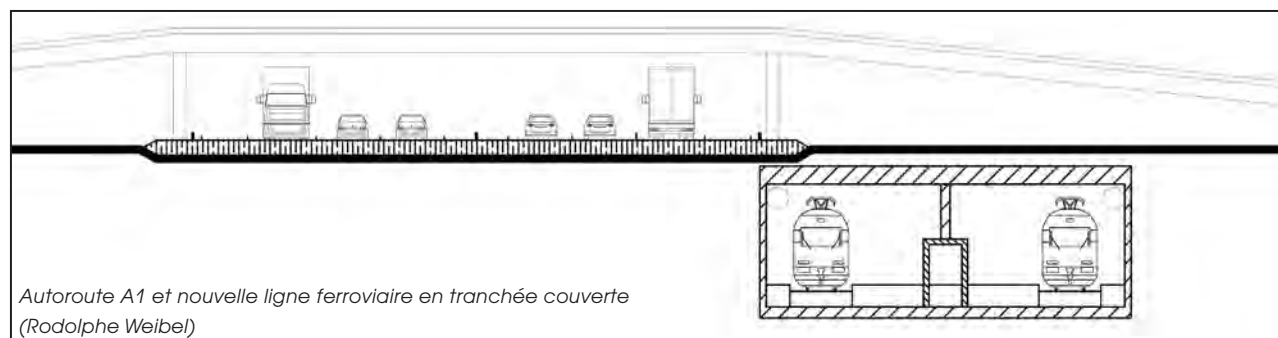
Les auteurs plaident enfin pour l'insertion de la planification de la ligne nouvelle Genève – Lausanne dans la première étape de FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), l'aménagement lui-même étant remis à la deuxième étape de FAIF (2025-2030), après la transformation des gares de Genève, Renens et Lausanne. Les 16 millions de francs de l'actuelle convention Genève-Vaud dévolus à l'étude des tronçons Gland – Rolle et Allaman – Renens (projet de troisième voie) pourraient englober l'analyse de la ligne nouvelle.

Auteurs du rapport : D. Mange, M. Béguelin, E. Brühwiler, F. Bründler, M. Chatelan, P. Hofmann, S. Ibáñez, E. Loutan, B. Schereschewsky, Y. Trotter, R. Weibel.
Document à télécharger sur : « [Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne](#) », citrap-vaud.ch et CITraP Genève, Lausanne, avril 2014.

Daniel Mange



Autoroute A1 et nouvelle ligne ferroviaire en tranchée ouverte (Rodolphe Weibel)



Autoroute A1 et nouvelle ligne ferroviaire en tranchée couverte (Rodolphe Weibel)