



Nouveautés de la version 2016 du projet de la Citrap: Nyon et Morges seraient raccordées à la nouvelle ligne directe et les Hautes écoles bénéficieraient d'une gare souterraine (image d'illustration). LA CÔTE

Rêver le réseau de demain

RAIL Alors que la ligne Genève-Lausanne montre un peu plus ses limites chaque jour, une association propose un nouveau tracé qui longerait l'autoroute A1.

PAR GREGORY BALMAT @LACOTE.CH

LA CÔTE *se bouge*

DOSSIER MOBILITÉ

Rail 2000, Léman 2030, PRODES 2030/35, sous ces appellations mystérieuses se cachent certains des grands chantiers qui ont ou vont façonner la politique des transports par rail dans la région et au-delà. Depuis de nombreuses années, l'offre ferroviaire occupe une place centrale dans les différents politiques de mobilité et les choses ne sont pas près de changer.

À l'heure actuelle, la région est directement concernée par deux chantiers d'envergure menés aux frontières des districts de Nyon et de Morges. À l'ouest, à partir de Coppet, le Léman Express se met peu à peu en place et les voyageurs peuvent déjà profiter d'une cadence au quart d'heure durant les heures de pointe entre Coppet et Genève. À l'est, Renens prépare la muse complète de sa

gare et la construction d'un spectaculaire saut-de-mouton (viaduc ferroviaire) entre Prilly-Malley et Renens.

Cela sera suivi d'une modernisation complète de la gare de Lausanne. Et il ne s'agit que d'un échantillon des projets en cours, car pour l'arc lémanique le canton poursuit un objectif ambitieux: disposer à terme de dix trains par heure entre Genève et Lausanne, à savoir quatre InterCity (non stop), deux InterRegio (arrêts à Renens, Morges et Nyon) et quatre RegioExpress (arrêts en plus à Rolle, Allaman et Coppet).

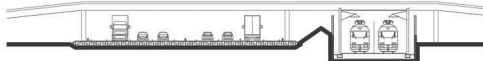
Un projet ambitieux

En parallèle, les sections vaudaises et genevoises de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (citrap-vaud et Citrap-Genève, lire encadré) planchent depuis de nombreuses années sur une autre approche: la construction d'une nouvelle voie ferrée contiguë à l'autoroute A1. Un chantier titanesque qui, selon l'association, résoudreait les problématiques du transport régional et serait de surcroît compatible avec les grands projets pour les infrastructures ferroviaires de demain, et ce sur le plan national.

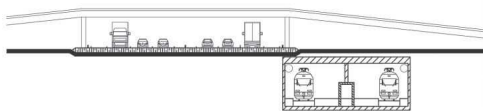
Un projet ambitieux présenté à plusieurs reprises aux instances politiques cantonales et fédérales ainsi qu'aux CFF, mais qui pour l'heure peine encore à s'imposer comme une solution envisageable à plus ou moins long terme.

Rompre avec l'histoire

Elle a connu de nombreux aménagements, mais son tracé n'a pas bougé depuis plus de 150 ans: la ligne de chemin de fer historique reliant Genève à Lausanne fait partie du paysage et l'a même en partie façonné. Pourtant, selon le projet porté par la Citrap, il est nécessaire de s'en éloigner lorsqu'il s'agit d'imaginer le réseau de demain. «Il y a en premier lieu la sécurité d'exploitation. Nous pouvons le constater très régulièrement: il suffit d'un problème sur le tracé actuel pour que l'ensemble des liaisons soit coupé, expose Daniel Mange, membre du comité de la citrap-vaud et professeur honoraire à l'EPFL. Concrètement, cela signifie que Genève se retrouve coupée du monde et que l'entier du tronçon peut être paralysé.» Une étude menée dans les années 1970 arrivait à ce même



Autoroute et ligne ferroviaire cohabitent en tranchée couverte.



Autoroute et ligne ferroviaire cohabitent en tranchée couverte.

Le tracé imaginé par la Citrap serait en tranchée ouverte ou couverte suivant l'environnement traversé. CITRAP

constat et proposition de réaliser un nouveau tracé le long de l'autoroute A1, un concept fort repris et largement modifié par la Citrap. «Le tracé de l'autoroute présente des caractéristiques techniques parfaitement adaptées au rail, notamment en termes de déclivité», précise Daniel Mange. Autre avantage: si la ligne historique a, au fil des ans, vu ses abords se densifier en habitations, l'autoroute a connu un effet inverse, un plus quand il s'agira d'élargir l'emprise de l'autoroute.

Relier Morges et Nyon

La dernière version du concept défendu par la Citrap, amendé en 2016, prévoit une double voie enterrée et semi-enterrée longeant l'autoroute avec, et c'est une nouveauté, des lignes de raccordement à Nyon et Morges. «Notre réflexion est qu'en plus des InterCity, il faut que les InterRegio voient des trains marchandises puissent circuler sur notre «drittissima» afin de soulager suffisamment la ligne historique, justifie le représentant de la citrap-vaud. Concernant Nyon, la gare actuelle pourrait être raccourcie au prix de grands travaux, mais il serait égale-



"Nous pouvons le constater très régulièrement: il suffit d'un problème sur le tracé actuel, pour que l'ensemble des liaisons soit coupé."

DANIEL MANGE
MEMBRE DU COMITÉ DE LA CITRAP-VAUD

ment envisageable de ne pas avoir à descendre jusqu'au centre-ville en créant une nouvelle gare CFF sur l'une des stations existantes du Nyon-St-Gergue-Morez, comme celle de l'Ass.

Ces deux raccordements permettraient en outre d'étaier le chantier, un plus quand il s'agit de financer ce monstre. «Il faudrait d'abord réaliser la portion comprise entre Morges et Nyon, car du côté de la ligne existante, c'est précisément cette partie qui est la plus sollicitée», complète Daniel Mange. Un temps présenté comme l'un des grands atouts de la construction d'une nouvelle voie contiguë à l'autoroute, la réouverture des petites gares (Founez, Céligny, Crans, Prangins, Gilly-Bursinel et Perroy), fermées en décembre 2004, a été écartée dans la dernière mouture du projet: «Bien qu'en encore perfectible, le raccourci de bus mis en place offre en réalité une meilleure desserte», expose Daniel Mange.

Grande vitesse et EPFL

Autre chevre de bataille de l'association transcantonale: l'ouverture au trafic à grande vitesse. «Aujourd'hui, les infra-

structures suisses coupent le pays des réseaux à grande vitesse européens, relate Daniel Mange. On évite la Suisse faute de lignes adaptées.» La «drittissima» comblerait cette lacune pour peu que le reste du pays se mette aussi à niveau sur ses axes est-ouest et nord-sud.

150

ans

La ligne historique reliant Genève à Lausanne fait partie du paysage depuis un siècle et demi.

Concernée par cet accès au réseau à grande vitesse européen, l'EPFL se verrait même dotée d'une gare directement connectée aux nouvelles voies. «La ligne éviterait Remens et relierait directement Morges à Lausanne ce qui la ferait passer pile sous les Hautes écoles», détaille Daniel Mange. Avec 32 000 résidents, la zone est la deuxième ville du canton, une gare dédiée saurait, sans doute, trouver ses usagers.

D'AUTRES PRIORITÉS

En mai de cette année, Philippe Gauderon, directeur de CFF Infrastructure, révéla que projet de voie ferrée courant le long de l'autoroute A1 était bien à l'étude. Une déclaration qui donnait un peu plus de concret au concept de la Citrap. Mais du côté du canton et de la Direction générale de la mobilité et des routes

(DGMR), on tempère l'enthousiasme de l'association. «Notre vision pour le futur réseau de l'arc lémanique partage certains éléments avec la proposition de la Citrap, mais nous avons des combats plus urgents et concrets à mener. S'assurer que les infrastructures réalisées avec PRODES 2030/35 soient compatibles avec les développements futurs. Dans l'état actuel des planifications, les infrastructures prévues se concentrent sur la section entre Morges et Gland», expose

Julien Niquille, responsable du domaine offre et projets de transports publics à la DGMR. D'une manière générale, la politique qui prévaut à la DGMR met la priorité sur la cadence plutôt que la vitesse, conformément aux orientations de la Confédération. «Nous visons un train tous les quarts d'heure entre Lausanne et Genève, c'est notre objectif et les futures infrastructures doivent servir à l'atteindre», explique Jean-Charles Lagniaz, chef de la division

Management des transports à la DGMR. Concernant un avenir un peu plus lointain, la DGMR concède qu'il faudra bien un jour ou l'autre disposer de quatre voies entre les deux capitales lémaniques. Mais que pour l'heure, rien ne dit que les nouvelles constructions se feront du côté de l'autoroute.

L'Office fédéral des transports (OFT) partage, dans les grandes lignes, la position du canton. «L'étape d'aménagement PRODES 2030/35 prévoit des investissements permettant la circulation de dix trains par heure et par sens entre Genève et Lausanne. L'objectif est, par des mesures ciblées, de maximiser la capacité de la ligne existante», détaille Gregor Saldin, porte-parole du département fédéral (Detec). A plus long terme, considérant également la fragilité de la ligne Genève - Lausanne en cas de perturbation, la réalisation d'un tronçon de nouvelle ligne longeant l'autoroute A1 n'est pas exclue. «L'OFT pourrait lancer prochainement, en concertation avec les parties concernées, la «Croix fédérale de la mobilité et l'usage du réseau ferroviaire», une réflexion permettant d'actualiser la perspective à long terme du réseau. Le tronçon Genève - Lausanne fera évidemment partie de cette réflexion.

La Citrap, une force de proposition

Créée en 1974, la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap Suisse) est le porte-parole national des usagers. En 1993, la section vaudoise voit le jour. La citrap-vaud est naturellement active sur le plan local et produit plusieurs études et publications (dont le Guide de pendulaire futur). Composée de spécialistes, passionnés par les enjeux de la mobilité, l'association sollicite régulièrement les pouvoirs publics pour défendre ses vues et ses projets. Ses membres sont d'ailleurs actifs au sein de plusieurs organismes comme le Conseil des transports publics de la région lausannoise, le Plan-cadre CFF du Grand Genève ou le Groupe de concertation du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois.