



L'épisode du trou de Tolochenaz, en 2021, a mis en lumière la fragilité de la ligne Lausanne-Genève. Le trafic était resté perturbé durant plusieurs jours, faute d'alternatives. ARCHIVES CÉDRIC SANDOZ

La ligne Genève-Lausanne pas près de muer

MOBILITÉ Après la saga du trou de Tolochenaz fin 2021, Berne devrait présenter en 2023 une étude prospective sur un doublement de la voie entre Lausanne et Genève. Mais du papier au concret, il faudra encore des décennies.

PAR **ROBIN.JAQUES@LACOTE.CH**

→ A fin 2021, le trafic ferroviaire était paralysé pendant plus de deux jours par l'affaissement des voies à la hauteur de Tolochenaz. «Une 2e ligne entre Lausanne et Genève est indispensable», avait rapidement réagi la conseillère d'Etat Nuria Gorrite. Une fois n'est pas coutume, l'affaire avait suscité des réactions jusqu'à Berne, où plusieurs élus romands s'étaient insurgés contre le retard pris sur l'arc lémanique concernant les investissements. Depuis, le soufflé est retombé, mais le

tracé Lausanne-Genève et son potentiel dédoublement devraient revenir sur le devant de la scène cette année. L'Office fédéral des transports (OFT) devrait ainsi dévoiler en 2023 une étude prospective sur les conditions de réalisation d'un doublement de l'infrastructure entre les deux capitales lémaniques. La première étape de cette révolution ferroviaire pourrait voir le jour d'ici une dizaine d'années, avec la création d'un premier tronçon souterrain entre Morges et Perroy.

1 DES TRAVAUX POUR MUSCLER L'AXE EXISTANT

La stratégie ferroviaire actuelle, menée dans le cadre du programme Léman 2030, vise principalement à créer des tronçons et point de croisements supplémentaires pour augmenter la cadence. Le nombre de trains Lausanne-Genève devrait passer de 6 à 10 par heure d'ici à 2035. Dernier chantier achevé, la voie de dépassement de Founex et le fameux saut-de-mouton de Renens s'inscrivent dans cet objectif d'augmenter la capacité. Une troisième voie entre Morges et Denens attend encore la validation de son permis de construire et les travaux pourraient débuter en 2024. Dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035, la création de nouveaux tronçons entre Gilly et Bursinel, ainsi qu'entre Morges et Allaman, a déjà été décidée sur le principe. Pour le second cas, les CFF disent examiner l'option en surface comme celle d'une voie souterraine, solution demandée par le canton de Vaud (lire interview ci-contre).

2 LE RETOUR DE L'A1 DU RAIL?

«Plusieurs variantes sont prises en considération, y compris celle d'une nouvelle ligne le long de l'A1.» C'est ce que communique par écrit l'OFT à propos du contenu de l'étude prospective actuellement menée. Imaginée dès les années 1970, cette solution a l'avantage de suivre le tracé existant de l'autoroute et d'éviter les zones à forte densité. Un projet avait été imaginé et présenté par la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap) en 2018 aux CFF, qui n'y avaient pas donné suite. Cette option a fait l'objet de diverses études indépendantes. Selon les versions, cette nouvelle ligne pourrait être totalement séparée de l'autre et ne servir que les trains directs. Une autre solution serait de la relier au tracé historique par un raccordement avec la gare de Nyon, afin de permettre, en cas de problème, des déviations d'une ligne à l'autre.

3 RELIER LES HAUTS POUR DÉCHARGER LA PLAINE

Dans la foulée de l'incident qui a paralysé le réseau ferroviaire en 2021, une interpellation a été déposée au Grand Conseil par Didier Lohri, député vert de Bassins. Il y posait plusieurs questions sur les pistes que comptaient étudier les autorités, remettant sur la table le principe d'une ligne transversale le long du Jura.

L'objectif de ce projet serait de décharger la plaine des usagers «des hauts» et offrir un chemin alternatif au tracé du bord du lac en reliant les lignes privées du Bière-Apples-Morges et du Nyon-St-Cergue-Morez. Les premières ébauches remontent à 1898, avant même la création des deux compagnies. A l'époque, un tram - aujourd'hui disparu - reliait Gimel à Allaman. Quelques années plus tard, un deuxième avait été mis en circulation entre Gland et Begnins. La ligne devait à l'origine être prolongée entre Bière et Arzier-Le Muids, en passant par Gimel et Saint-George.

La liaison entre Morges et Nyon par les hauts est donc abandonnée. Même si elle n'a plus été évoquée sérieusement depuis, Didier Lohri reste convaincu que l'idée mériterait d'être creusée:

«Aujourd'hui, on descend des gens du nord sur l'arc lémanique pour finalement qu'ils remontent plus loin. Je ne comprends pas pourquoi on ne veut pas étudier une offre transversale qui permettrait une alternative lorsqu'il y a une interruption totale du trafic, comme à Tolothenaz.»

4 SWISSMETRO EST MORT, PAS LE CARGO

Imaginé dans les années 1970 déjà, le projet Swissmetro voulait relier les centres urbains grâce à une ligne souterraine sous vide qui transporterait les passagers dans des navettes à plus de 500 km/h, propulsées par des électroaimants.

Malgré des études de faisabilité et une demande de concession pour un premier tronçon entre Genève et Lausanne, l'initiative est écartée au début des années 2000. Au-delà du coût, la Confédération a alors estimé que les lignes à grande vitesse n'étaient pas une priorité d'investissement au vu des faibles distances qui séparent les grands centres urbains de Suisse.

L'option d'un nouveau tracé entièrement souterrain entre les deux capitales cantonales fait partie des options, d'autant plus si une première portion entre Morges et Perroy est déjà réalisée. Mais un tel tunnel rivaliserait avec le Gothard en longueur, et son coût devrait sûrement freiner les

ardeurs. Une solution mixte, partiellement en surface, qui pourrait rejoindre le tracé de l'autoroute là où la densité le permet, n'est pas à exclure.

Lausanne et Genève pourraient toutefois être reliées par souterrain d'ici à 2045 grâce à l'initiative privée Cargo Sous Terrain (CST). Mais ce tunnel devrait servir uniquement au trafic automatisé de marchandises. Un premier tronçon test devrait être inauguré en 2031 et relier Zurich à Härkingen, avant d'être étendu au reste de la Suisse si les essais sont concluants.

Concrètement, des petits conteneurs intelligents et autonomes circuleront 24 heures sur 24 à la vitesse de 30 km/h dans un réseau national de tunnels entre Genève et Saint-Gall, desservant des centres logistiques. Si le projet vise à réduire le trafic routier lié aux livraisons, il pourrait également permettre de décharger le rail d'une partie du flux de marchandises.

L'incident tolochinois aura eu pour conséquence d'intensifier les discussions sur un nouveau tracé ferroviaire lémanique. Nuria Gorrite, conseillère d'Etat vaudoise en charge des infrastructures, fait le point sur l'avancée du dossier.

Depuis l'épisode du trou de Tolothenaz, qu'est-ce qui a été entrepris ou discuté pour renforcer la ligne Genève-Lausanne?

Le trou de Tolothenaz a été un événement symbolique, qui a permis de faire une démonstration par le chaos de ce que nous demandons depuis un certain temps. A savoir qu'aux côtés du programme Léman 2030, nous voulons la création d'une nouvelle ligne pour offrir une alternative en cas d'incident mais aussi pour absorber les capacités futures.

Cela a donné un argument déterminant au canton pour convaincre l'Office fédéral des transports (OFT) d'intégrer dans le prochain message sur les programmes d'aménagement d'infrastructures une modification du projet. L'office fédéral prévoyait une troisième voie, nous avons pu obtenir plutôt un tunnel à double voie entre Morges et Perroy. Ce serait une première étape pour la future ligne entre Lausanne et Genève, compatible avec de futurs projets.

Quelle est la marge de manœuvre du canton pour la planification de nouvelles infrastructures?

Il faut savoir que l'OFT a nommé des régions de planification, qui doivent se mettre d'accord à l'interne sur leurs demandes. La nôtre comporte toute la Suisse romande. Il faut mettre en avant nos besoins cantonaux mais aussi l'intérêt pour le reste de la Suisse romande de réaliser ces projets. Il y a beaucoup de diplomatie de couloir!

Par ailleurs, le canton a demandé un crédit de 11 millions de francs, accepté à l'unanimité par le Grand Conseil, pour développer une vision ferroviaire 2050. Nous avons pu identifier nos besoins. Sur cette base, on est plus fort pour discuter avec les cantons voisins.

Concrètement, à quel moment intervient le canton dans les décisions en matière de rail?

L'OFT est responsable d'arbitrer les besoins exprimés par les

différentes régions de planification et d'aller chercher l'argent auprès du Parlement. De leur côté, les cantons doivent formuler une demande d'offre, par exemple des Régios Express toutes les 15 minutes. Ensuite c'est l'OFT qui mandate les CFF pour définir quelle infrastructure est nécessaire pour garantir une telle offre, et chiffrer son coût, avant que ce soit débattu aux Chambres fédérales.

Le député Didier Lohri proposait une redondance en passant par les lignes du BAM et du Nyon-St-Cergue. Est-ce que cette proposition est réaliste?

Ce n'est typiquement pas comme cela que ça fonctionne! Comme indiqué, les cantons demandent une offre (ici une redondance entre Genève et Lausanne) et la Confédération détermine les infrastructures nécessaires. Seul un respect de la procédure officielle nous permet d'obtenir les financements.

«Seul un respect de la procédure officielle nous permet d'obtenir les financements.»

NURIA GORRITE
CONSEILLÈRE D'ÉTAT



La conseillère d'Etat Nuria Gorrite explique ici que l'objectif du canton est d'obtenir une modification de l'étape 2035, avant de penser à des solutions plus étendues. SIGFREDO HARO

Quand est-ce qu'une nouvelle ligne Lausanne-Genève pourrait voir le jour?

Aujourd'hui, nous demandons une modification de l'étape d'aménagement 2035, pour y inscrire le financement des études du premier tronçon entre Morges et Perroy. Ce sera débattu à Berne à la fin de l'été. La réalisation suivante devrait venir avec le prochain paquet de mesures, le Prodes 2050.

Ces projets demandent des moyens financiers très importants, raison pour laquelle on doit également réfléchir à un programme d'investissement spécifique, comme nous l'avons fait pour les transversales alpines. Il faudra une réflexion stratégique pour que, à l'horizon 2050, on ait trouvé des moyens pour réaliser ces grosses infrastructures.

Quelles options pour une nouvelle ligne ferroviaire lémanique?

