

Un projet ferroviaire osé pour une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève

TRANSPORTS Pour répondre aux besoins en mobilité de la population, Sébastien Munafo et Giuliano Montanaro ont imaginé un tracé innovant, reliant les deux métropoles romandes par l'Ouest lausannois et le Pays de Gex

RAPHAËL JOTTERAND

@Raph_jott

Réaliser un tracé ferroviaire entre Lausanne et Genève en passant par le campus universitaire de Dorigny et par le Pays de Gex? Le projet peut paraître fou mais deux experts en mobilité sont persuadés que cette alternative mérite aussi d'être étudiée. Depuis plusieurs mois, Sébastien Munafo, directeur de la filiale suisse de 6t-bureau et géographe de formation, ainsi que Giuliano Montanaro, fondateur du cabinet de conseil Alius consulting spécialisé dans l'ingénierie ferroviaire, ont développé une proposition en réfléchissant aux besoins de la population et du territoire.

Cette ébauche, qui émane d'une démarche personnelle et qui est financée par leurs bureaux respectifs, intervient alors que, depuis l'incident du trou de Tolochenaz en novembre 2021, la fragilité de la ligne Genève-Lausanne est devenue une forte préoccupation politique. Le manque de redondance a été pointé du doigt à maintes reprises et les Romands ont fini par être entendus à Berne. En effet, la construction d'une nouvelle ligne, reliant les deux

plus grandes villes de l'Arc lémanique, a été mise à l'agenda de l'Office fédéral des transports (OFT) qui prévoit une première étape à l'horizon 2035 avec la création d'un tunnel à double voie entre Morges et Perroy.

Si l'intention a été bien perçue en Suisse romande, Sébastien Munafo et Giuliano Montanaro estiment qu'il y a des risques que l'on passe à côté de grands enjeux de demande et de territoire si on ne fait que suivre l'autoroute. «Il faut éviter de mettre autant d'argent dans un tracé qui ne répond ni aux enjeux de décarbonation, ni au défi transfrontalier, ni aux besoins de report modal. Ce qui est discuté actuellement garantit une redondance mais ça s'arrête là», souligne le géographe. Son confrère partage son opinion et estime que la période est propice à la réflexion. «C'est dommage de ne pas penser à quelque chose de plus innovant et de plus pertinent. Construire des infrastructures, c'est bien, mais si on les met au bon endroit, c'est mieux.»

Faire un lien avec le projet de diamétrale à Genève

En réunissant leurs forces, les deux experts invitent à étudier un schéma qui pourrait, selon eux, être une solution pour à la fois assurer la redondance mais également desservir certains axes majeurs de l'Arc lémanique. «De notre point de vue, les réflexions de la nouvelle ligne doivent mener sur

quatre sections qui se distinguent par des enjeux spécifiques, précise Sébastien Munafo. Genève-Nyon, qui s'inscrit dans le contexte du Grand-Genève et sa dynamique démographique très marquée, Nyon-Perroy, Perroy-Morges, et Morges-Lausanne, un tronçon qui concerne les hautes écoles, les emplois et habitants de l'Ouest lausannois et qui est lié au futur de la gare de Lausanne.»

«Construire des infrastructures, c'est bien, mais si on les met au bon endroit, c'est mieux»

GIULIANO MONTANARO, FONDATEUR DU CABINET DE CONSEIL ALIUS CONSULTING

Une fois le contexte posé, la réflexion peut être amenée sur ces différentes portions. «Entre Morges et Nyon, les contraintes topographiques sont importantes et la proposition de tunnel amenée semble être la plus réaliste, affirme Giuliano Montanaro. En revanche, les deux autres modules que nous avons séparés pourraient être pensés différemment.» Entre Genève et Nyon, le tracé présenté permettrait, depuis une branche Nations et une branche Genève

Aéroport, de desservir des localités importantes du Pays de Gex telles que Ferney, Cessy-Gex ou encore Divonne. «L'idée, dans ce secteur, est d'associer le doublement de la ligne Genève-Lausanne avec le projet de diamétrale régionale nord-sud transfrontalière étudiée par le canton de Genève. Il s'agirait ainsi de faire d'une pierre, deux coups en proposant une ligne transfrontalière. Un tracé de la nouvelle ligne le long de l'autoroute n'aurait ici aucun sens car il passerait à côté de la demande très forte dans ce secteur», poursuit Giuliano Montanaro.

Eviter que l'opérationnel soit l'unique critère de réflexion

Le module passant par le Pays de Gex nécessite toutefois d'importants travaux en gare de Nyon, qui devrait passer de 3 à 6 voies à quai. «Cela semble faisable selon nos premières esquisses», indique Giuliano Montanaro en sortant son ordinateur portable pour l'illustrer. L'autre gros chantier qui serait prévu concernerait l'Ouest lausannois. «Le but est de combler un lien manquant structurant entre Morges et Lausanne par le sud qui a fréquemment été imaginé, ajoute Sébastien Munafo en faisant référence aux réflexions des professeurs Mange et Schuler. Le tracé desservirait la localité de Préverenges et surtout les hautes écoles pour venir s'arrimer à la gare souterraine de Lausanne dont la construction semble

désormais souhaitable à long terme. Le fait de capter la très forte demande de ce secteur permet de soulager les problèmes de saturation des M1 et M2.»

Cette proposition a de quoi convaincre mais là aussi, des difficultés pourraient compromettre cette idée. Par exemple, la gare de Lausanne et le campus de Dorigny sont séparés par dix kilomètres. Les travaux seraient donc colossaux, la facture aussi. «On ne dit pas que tout pourra se faire, mais notre but est d'enrichir la réflexion, se défend Giuliano Montanaro. L'urgence est là, il faut créer des réflexions correctes tout de suite car la mise en place d'un projet prend des décennies.» Les deux compères sont bien conscients que leur démarche individuelle a encore du chemin à parcourir pour résonner jusqu'à Berne. «Nous avons surtout envie d'être utiles et nous ne pouvons pas rester les bras croisés face aux énormes défis de notre mobilité, justifie Sébastien Munafo. C'est le moment opportun pour avoir un débat public. Les CFF font partie des meilleurs exploitants ferroviaires au monde, mais ce n'est pas leur rôle premier d'amener des solutions sur le report modal.»

En attendant, les deux experts souhaitent que ces idées fassent leur chemin et ne soient pas écartées d'un revers de la main. Une initiative qui pourrait, un jour, être portée par les élus romands à Berne, pour autant qu'il ne soit pas trop tard. ■