

La liaison contrariée du rail et de la route

Renaud Bournoud

Rubrique Vaud et régions



«Plus que jamais, la stérile opposition rail-route doit faire place à une complémentarité harmonieuse pour offrir une mobilité ambitieuse à l'ensemble des voyageurs», peut-on lire en conclusion de la stratégie ferroviaire Vision 2050 du Canton de Vaud. C'est beau! Mais parfois les deux moyens de transport sont en concurrence.

C'est le cas sur l'arc lémanique. Un territoire densément construit, où les voies de communication sont coincées entre le lac et le Jura. Le pays se termine en entonnoir jusqu'à Genève.

L'autoroute y est congestionnée et les trains bondés. Les Chambres fédérales ont donc voté l'élargissement à six voies de l'A1. Si le projet passe l'épreuve du référendum, le chantier devrait débuter d'ici à cinq ou six ans.

Lundi, ces mêmes Chambres ont accepté le premier tronçon de la nouvelle ligne ferroviaire Lausanne-Genève entre Morges et Perroy. Le premier coup de pioche n'est pas espéré avant vingt ans. Visiblement, couler du bitume va beaucoup plus vite que poser des traverses. Ce calendrier différencié met les infrastructures autoroutières en opposition à celles du rail, puisqu'elles doivent être construites peu ou prou sur le même site. C'est en tout cas ce qui ressort de l'étude prospective sur le tracé de la nouvelle ligne.

On ne va pas élargir l'autoroute pour la fracasser afin d'y faire passer une ligne ferroviaire en tranchée couverte, puis la reconstruire dessus. L'étude prospective, commandée par les CFF, note logiquement qu'une «coordination des projets sera indispensable». Ce qui maintenant paraît trop complexe à réaliser, aussi bien techniquement que politiquement.

Le référendum sur l'élargissement de l'autoroute jouera donc le rail contre la route. L'inverse marche aussi. On peut difficilement faire mieux comme opposition «stérile». **Page 3**