

Arc lémanique

Le rail et la route à la croisée des chemins



Exiguïté du territoire
La ligne CFF et l'A1 sont déjà très liées sur l'arc lémanique, comme ici à Morges. MAXIME SCHMID

L'élargissement autoroutier et la nouvelle ligne ferroviaire Lausanne-Genève pourraient, faute de coordination, s'affecter mutuellement, au lieu de profiter de possibles synergies.

Renaud Bournoud

Le projet d'élargissement de l'autoroute et celui d'une nouvelle ligne ferroviaire ne risquent-ils pas d'entrer en collision, à terme? La question se pose, vu l'espace réduit et cher sur l'arc lémanique. Certains ont déjà une idée assez précise de la réponse.

L'étude «prospective» pour la réalisation d'une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève du bureau d'ingénieurs BG, commanditée par les CFF, relève dans sa conclusion qu'une «coordination des projets sera indispensable». De son côté l'Office fédéral des routes (Ofrou) souligne un conflit de «temporalité» entre ces deux projets.

Le Conseil national devrait se prononcer lors de cette session parlementaire sur la motion Nordmann/Français. Celle-ci demande de construire une nouvelle ligne complète entre Lausanne et Genève. Afin d'avoir une redondance avec l'actuelle. Étant entendu que le temps pour réaliser une telle infrastructure ferroviaire est extrêmement long. Le texte a déjà été accepté par le Conseil des États en décembre.

«Un tracé majoritairement le long de l'autoroute»

L'étude prospective de BG, datée de mai 2023, se penche justement sur les différentes variantes du tracé de la future ligne. Sans surprise, elle arrive à la conclusion suivante: «La meilleure variante pour une nouvelle ligne à deux voies entre Genève et Lausanne consiste en un tracé majoritairement le long de l'autoroute et en partie le long de la ligne actuelle.»

Une évidence dictée par la topographie de l'arc lémanique et sa densité de bâti. Le nouvel axe ferroviaire devra aussi permettre des vitesses de 160 à 200 km/h, ce qui nécessite un tracé relativement rectiligne. Les abords de l'autoroute sont donc tout indiqués (voir l'infographie). Au niveau de Coppet, «la solution pro-



«Il faudrait un plan global de mobilité à l'échelle nationale.»



Brenda Tuosto,
conseillère nationale socialiste

«C'est l'un ou l'autre. Et il faut donner la priorité au rail.»



Roger Nordmann,
conseiller national socialiste

«Idéalement, il faudrait lier les deux projets.»



Olivier Français,
ex-conseiller aux États libéral-radical

posée consiste à venir glisser la ligne ferroviaire sous l'autoroute, sous la forme d'une tranchée couverte», selon l'étude.

«Un déséquilibre entre ces deux types de mobilité»

En décembre dernier, les Chambres fédérales ont approuvé l'élargissement de l'autoroute A1 à six voies, notamment entre l'échangeur du Vengeron et la jonction de Nyon. Une décision attaquée en référendum. Le peuple sera donc amené à trancher en fin d'année. Si le projet passe la rampe, les travaux pourraient commencer à l'horizon 2030. Donc beaucoup plus tôt que pour la future ligne de train. Lundi, le Conseil national a approuvé le premier segment de ce nouveau tracé ferroviaire, entre Morges et Perroy. Mais sa réalisation ne devrait pas débuter avant 2045.

«La route dispose de fonds de financement qui sont actuellement confortables et dont les procédures de légalisation sont moins longues que le rail, ce qui crée inévitablement un déséquilibre entre ces deux types de mobilité», commente la conseillère nationale Brenda Tuosto (PS), seule représentante vaudoise à la Commission des transports.

«Nous doutons que cela soit réaliste»

Dans les commentaires mis en annexe de l'étude prospective, l'Ofrou donne son point de vue sur le principe «de glisser le tracé ferroviaire sous l'autoroute». L'Office prévient d'entrée que le projet doit se faire «sans perturber le trafic». Cela pourrait être envisageable «en profitant d'une synergie avec des travaux d'élargissement de l'autoroute». Mais comme l'Ofrou l'écrit plus loin: «Au vu de la temporalité de la réalisation de l'élargissement autoroutier, nous doutons que ce soit réaliste.»

Dès lors, l'Office fédéral des routes ne voit plus que deux options: construire la nouvelle ligne en tunnel, «sans incidence en sur-

face», ou déplacer l'autoroute durant le chantier ferroviaire, «sans diminution du nombre de voies», avant de la reconstruire au-dessus de la tranchée couverte.

«C'est l'un ou l'autre»

«C'est clair qu'il y a un conflit entre les deux projets, réagit le motionnaire Roger Nordmann (PS). Si le peuple ne s'oppose pas à l'élargissement de l'autoroute, ce sera beaucoup plus compliqué et beaucoup plus cher de construire une nouvelle ligne ferroviaire. C'est l'un ou l'autre. Et il faut donner la priorité au rail.»

Son comotionnaire, l'ancien conseiller aux États Olivier Français (PLR), ne souhaite pas opposer le rail à la route: «Idéalement, il faudrait lier les deux projets. On observe une tendance à travailler en silos entre les services, j'estime qu'il revient aux politiques de s'engager pour casser ces silos.»

«Aucune coordination»

Le sénateur a quitté la Berne fédérale en novembre dernier. Il n'a donc fait que croiser la nouvelle conseillère nationale Brenda Tuosto. Pourtant, leur constat n'est pas si éloigné. «Il n'y a aucune coordination entre les différents types de mobilité», se désole la socialiste. Ce qui amène «une forte concurrence entre la route et le rail», selon elle. «On fait des bouts de nouvelles voies par-ci, des bouts de routes par-là, sans vision globale, observe-t-elle. Pourtant, nous avons l'avantage d'avoir un conseiller fédéral qui dirige l'Office fédéral des transports et l'Office fédéral des routes. Il faudrait un plan global de mobilité à l'échelle nationale.»

Pour l'instant, nous avons d'un côté le projet d'élargissement de l'autoroute A1 qui traverse le pays d'est en ouest, et de l'autre la stratégie ferroviaire de la Confédération Perspective Rail 2050, que le Conseil national a validée lundi.

Lire aussi en page 14