Ligne nouvelle Genève–Lausanne: 50 ans d'études!

Nous commémorons cette année le demi-siècle de ce projet crucial pour la Suisse occidentale.

Bereits vor 50 Jahren gab es konkrete Pläne für eine Schnellstrecke Genf – Lausanne.
Bild: zVg

Antoine Jaquenoud L'effervescence politique déclenchée par la parution du rapport «Transports '45» du professeur de l'EPFZ Ulrich Weidmann n'a pas gommé les efforts des pionniers qui ont tenté depuis un demi-siècle de bâtir une ligne ferroviaire nouvelle de Genève à Lausanne. Nous commémorons précisément cette année les 50 ans de la parution du fameux rapport de Bonnard & Gardel (BG), ingénieurs-conseils SA, associés à la Compagnie d'études de travaux publics (CETP), daté de juin 1975 et intitulé «Liaison rapide Genève–Lausanne». Ce projet frappe par son audace et sa pertinence: en 1975, six ans avant le lancement du premier TGV français entre Paris et Lyon, les ingénieurs de BG et CETP avaient déjà intégré les trois niveaux d'interaction d'une ligne à grande vitesse: sur le trafic régional – une ligne nouvelle libère des sillons sur la ligne historique –, sur le trafic national – en reliant beaucoup plus rapidement les métropoles suisses –, et sur le trafic international – en s'insérant dans le schéma européen des lignes à grande vitesse.

Avec son livre «Plan Rail 2050. Plaidoyer pour la vitesse», la citrap-vaud prend le relais en 2010 et défend non seulement une ligne nouvelle pour la métropole lémanique, mais un réseau complet à grande vitesse, s'étendant de Genève à Saint-Gall et de Bâle à Chiasso. En 2014, la CITraP Genève rejoint la citrap-vaud et signe le livre blanc «Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne» qui démontre une fois de plus l'urgence d'une telle liaison. Suite à un événement géologique mineur, le trafic ferroviaire est totalement interrompu à Tolochenaz, entre Allaman et Morges, du 9 au 12 novembre 2021. Cet événement a connu un retentissement considérable et a démontré par le chaos la nécessité impérieuse d'une ligne nouvelle pour doubler la ligne historique.

Le rapport «Genève–Lausanne, nouvelle ligne», une étude prospective rédigée par BG Ingénieurs Conseils SA pour le compte des CFF, datée du 30 mai 2023, est enfin rendu public le 14 février 2024. Selon ses auteurs, l'aménagement d'une alternative à la ligne historique Genève–Lausanne nécessiterait d'investir entre 6,6 et 9,9 milliards de francs.

Les opportunités

«Une perspective convaincante pour l'axe ouest–est fait défaut. La réduction des temps de parcours est essentielle pour la connexion des différentes parties du pays, la qualité et la compétitivité du rail ainsi que son rôle dans l'ensemble du système de transport… En raison des besoins urgents en capacité à court terme dans certaines zones du réseau, la modernisation complète de cet axe principal reste la question la plus importante à régler pour la période après 2045. Dans l'intervalle, il s'agit d'augmenter la capacité sur les tronçons critiques Genève–Lausanne et Zurich–Aarau grâce à la construction de nouveaux tronçons et à des aménagements ponctuels» (page 55 du rapport). Les voeux historiques de la citrap-vaud sont ainsi pris en compte pour le long terme.

Très heureusement, le rapport Weidmann souligne que l'arc lémanique est l'une des deux régions de Suisse en pleine croissance: ni la route, ni le rail n'ont pu suivre le rythme de développement de ces dernières années; s'y rajoute l'absence de redondance de la ligne ferrée entre Genève et Lausanne. Dans ce contexte, les CFF, l'OFT et les cantons ont convenu du tracé général d'une ligne nouvelle complète, à double voie, entre Genève et Lausanne. La gare souterraine de Genève Cornavin et le nouveau tronçon Perroy–Morges, première étape de la ligne nouvelle, sont considérés comme prioritaires pour la période de 2025 à 2045. Seul bémol: ce dernier projet, évalué à 3,1 milliards de CHF, n'est finançable que dans l'hypothèse d'une variante du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) portée à 24 milliards.

Notre combat est aujourd'hui la défense de la variante à 24 milliards du FIF pour permettre l'aménagement en première priorité du tronçon Perroy–Morges, embryon de la ligne nouvelle Genève–Lausanne.

Genf–Lausanne: 50 Jahre Studien

Gerhard Lob Der Bericht «Verkehr '45» (siehe Seiten 3 bis 6) knüpft an ein halbes Jahrhundert Bemühungen um eine neue Bahnlinie zwischen Genf und Lausanne an. Bereits 1975 zeigte ein Bericht von «Bonnard & Gardel» die Notwendigkeit einer schnellen Verbindung. Später forderten Citrap-Vaud und CITraP Genève erneut eine neue, schnelle Linie zwischen den beiden Städten. Ein vollständiger Streckenunterbruch im Jahr 2021 mit anschliessendem Chaos verdeutlichte, wie wichtig eine neue, zweite Linie als Ergänzung der historischen Strecke ist. Gemäss jüngsten Schätzungen wären 6,6 bis 9 Milliarden Franken nötig. Citrap-Vaud setzt sich dafür ein, vorrangig den Abschnitt Perroy–Morges auszubauen, als Beginn der neuen Strecke Genf–Lausanne.

citrap-vaud.ch
communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud