

Axe Genève-Lausanne

Une deuxième ligne coûterait entre 6,6 et 9,9 milliards

Une étude du cabinet BG détaille les différentes options pour réaliser une alternative ferroviaire le long du Léman.

Emilien Ghidoni

Depuis l'affaire du trou de Toloche-naz, la création d'une redondance ferroviaire entre Genève et Lausanne fait débat en Suisse romande. Un tunnel entre Perroy et Morges est déjà prévu, mais il n'est pas sûr que la Confédération souhaite dédoubler l'ensemble de la ligne. Une des raisons à cette réticence: le coût très élevé d'un tel chantier.

Jusqu'ici, les acteurs impliqués dans le dossier se sont contentés de vagues estimations du prix. Mais, pour la première fois, une étude du

cabinet BG commanditée par les CFF pose une fourchette de coûts. Ce rapport, publié à l'automne 2022, est désormais public. Selon les chercheurs, la création d'une alternative Genève-Lausanne nécessiterait d'investir entre 6,6 et 9,9 milliards de francs.

Deux variantes

Les ingénieurs ayant réalisé l'étude ont retenu deux variantes pour le dédoublement de la ligne. La première possibilité est de poser les rails juste à côté de la voie actuelle. La seconde est de les faire courir le long de l'autoroute. Ils ont ensuite divisé la ligne en sept tronçons. Selon les caractéristiques du terrain de chaque segment, une des deux variantes a été préférée.

Partant du Vengeron jusqu'à l'aire de repos de Pierre Féline (à proximité de Céligny), la première partie étudiée mesure 16,1 km; l'étude préconise d'installer les rails le long de l'autoroute. Pour la traversée de Coppet, il est suggéré de «glisser la voie ferroviaire sous une des voies autoroutières pour

ne pas impacter de bâtiments». L'ensemble coûterait environ 2,2 milliards.

Le deuxième segment rallie Pierre Féline à l'entrée ouest de Gland en 8,1 km. Principal défi de cette partie: la desserte de Nyon. L'étude explore plusieurs options plus ou moins onéreuses, comme la création d'une seconde gare périphérique ou le raccordement avec la station existante. Le prix estimé pour cette partie varie donc énormément: entre 565 millions et 2,8 milliards de francs.

Les deux sections suivantes, nommées Gland-La Côte et La Côte-Perroy, prévoient des tranchées couvertes pour les différentes villes traversées, le tout pour un coût d'environ 1,9 milliard pour 10,9 km. Ensuite, sur le tronçon Perroy-Morges, plusieurs possibilités sont à l'étude pour faire passer la voie dans un espace exigu. Sur ce tronçon de 11,4 km, le prix varie entre 1 et 1,9 milliard.

Enfin, les deux dernières parties relient Morges à Renens, en passant par Denges, sur 8,1 km. Le tout pour 879 millions de francs.



La moindre perturbation entre les deux grandes villes lémaniques (ici la gare de Lausanne) peut entraîner de multiples annulations, faute d'un parcours alternatif. KEYSTONE-ARCHIVES

Le cabinet BG précise que les budgets ont été estimés à plus ou moins 50%. Il s'agit donc d'une fourchette de prix très large qui pourrait être amenée à considérablement évoluer.

Un ordre d'idées

Contacté, l'Office fédéral des transports (OFT) rappelle qu'il s'agit d'une étude prospective donnant surtout un ordre d'idées. «Par expérience, la tendance générale est à un renchérissement des coûts au fil du temps par rapport aux pre-

mières estimations figurant dans une étude prospective», note Florence Pictet, porte-parole. Elle doit être suivie d'une étude préliminaire, avec des coûts à plus ou moins 30%. Puis d'un avant-projet (+/-20%) et enfin d'un projet de construction (+/-10%).

Vu le coût d'un dédoublement total de la voie, l'OFT relève que cela ne pourra être fait qu'en plusieurs tronçons. «La question de savoir en combien d'étapes exactement est ouverte, expose Florence Pictet. Le tunnel de Morges-Perroy

est considéré comme un premier pas. Pour chaque phase, le dernier mot revient au parlement.»

Elle estime aussi que la création d'une redondance n'est pas indispensable pour augmenter les capacités de la ligne. Cela peut aussi se faire par des mesures ciblées, comme des voies de dépassement ou des sauts-de-mouton. «En revanche, de nouveaux tronçons séparés de la ligne historique présentent des avantages en termes de parcours alternatif, utile en cas de perturbations», conclut-elle.