

## Liaisons ferroviaires directes Jura/Pied du Jura – Genève. Coup d'œil rétrospectif

« Neuchâtel et Genève ont demandé à la Direction générale des C. F. F. (...) d'éviter aux voyageurs Bâle-Neuchâtel-Genève, d'avoir à passer par Lausanne. (...) La Direction générale des C. F. F. (...) déclare qu'il ne peut être question de rétablir ce raccourci. Elle examinera s'il sera possible, quand la gare aux voyageurs de Renens sera terminée, de créer des correspondances meilleures. »

Petite devinette : à quelle date un quotidien romand a-t-il publié le texte dont est tiré cet extrait ?

La Gazette de Lausanne publiait ce texte dans son édition du mardi 12 novembre 1907. C'est assez dire que les requêtes des Jurassiens, Neuchâtelois et Genevois pour des trains directs entre Bâle et Genève ne sont pas une nouveauté, comme d'ailleurs l'obstination des CFF à les refuser !

### Création du « triangle de la Venoge », dit aussi le « delta », que la presse nomme souvent le « raccourci Bussigny - Morges »

A l'ouverture de la première ligne romande de chemin de fer, en 1855, le tracé menait de Morges à Yverdon (pour faire le lien entre les deux lacs où circulaient les bateaux à vapeur). Si le premier train reliant les deux villes a effectivement passé par Renens (à l'époque simple poste d'aiguillage), quelques mois après l'inauguration, la circulation se faisait par une ligne directe qui, du lieu dit «La Sorge», menait à Bussigny. Si, en 1855, deux voies partaient de Morges en direction de l'Est, il ne s'agissait aucunement d'une double voie, mais de deux simples voies, celle de droite pour la circulation dans les deux sens en direction de Renens, celle de gauche, aussi utilisée dans les deux directions, pour la liaison avec Bussigny. (La double voie entre Morges et Renens date de 1879.) Le triangle était né : les deux grands côtés d'environ 2,5 kilomètres de Bussigny, respectivement Echandens, se rejoignant à Renens avant d'atteindre Lausanne (où la gare entra en service en 1856), le petit côté d'un kilomètre constituant le raccourci Morges (Echandens / La Sorge)-Bussigny.



Durant 95 ans (1876-1971) aucun train ne circula plus sur le raccourci du «delta», mais l'infrastructure subsista sous la végétation envahissante.

Mais l'utilisation de ce raccourci du triangle de la Venoge fut supprimée en 1869 pour les trains de voyageurs et en 1876 pour les trains de marchandises. En l'absence de preuves explicites concernant les raisons de ces suppressions, des indications montrent que, d'une part, les Lausannois ne supportaient pas que des trains évitent la capitale. (On évoque du tapage dans la capitale et des polémiques dans les journaux), d'autre part, l'exploitation ferroviaire se concentrait sur le nœud qu'était devenue Lausanne avec son annexe de Renens qui prendra de plus en plus d'importance. Mais, non utilisée et peu à peu recouverte de végétation, la voie du raccourci resta en place. (Pour des raisons militaires, la Confédération refusa sa démolition.) C'est surtout dans les esprits qu'elle demeura vivante.

On se souvient qu'il y a quelques mois, les sociétés commerciales de Neuchâtel et de Genève ont demandé à la Direction générale des C. F. F. de rétablir le raccourci Bussigny-Morges, afin d'éviter aux voyageurs Bâle-Neuchâtel-Genève, d'avoir à passer par Lausanne. La Société industrielle et commerciale mit cette question à l'étude. Une commission, présidée par M. Paul Manuel, ingénieur, rédigea une contre-pétition qui fut signée par un certain nombre de sociétés commerciales et de communes de Vaud, Fribourg et Berne et par les autorités lausannoises et le Conseil d'Etat vaudois.

Dans une lettre dont copie a été adressée à la Société industrielle et commerciale, la Direction générale des C. F. F., reprenant presque tous les arguments développés par la contre-pétition, déclare qu'il ne peut être question de rétablir ce raccourci. Elle examinera s'il sera possible, quand la gare aux voyageurs de Renens sera terminée, de créer des correspondances meilleures.

Gazette de Lausanne du 12.11.1907

**Le Bussigny-Morges.** — En réponse aux pétitions pour et contre le raccourci Bussigny-Morges demandé par Genève et Neuchâtel, la Direction générale des C. F. F., faisant siennes les raisons techniques et autres développées par la Société industrielle et commerciale de Lausanne, fait savoir à celle-ci qu'il ne saurait être question d'établir le raccourci Bussigny-Morges, mais qu'elle examinera, quand sera terminée la gare de Renens, s'il est possible de créer de meilleures correspondances.

Le *Journal de Genève* croit savoir que des démarches vont être reprises par les cantons intéressés auprès du Conseil fédéral.

Gazette de Lausanne du 13.11.1907

## Des demandes récurrentes de réutilisation du raccourci

En effet, périodiquement durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, des demandes, des démarches politiques réclament la remise en service du « raccourci Morges-Bussigny » pour permettre aux voyageurs de la ligne du Pied du Jura de rejoindre Genève directement. Durant les années 1905 - 1908 (époque de l'ouverture du Simplon), puis autour de 1925 (moment de l'électrification), la presse relate abondamment les démarches des requérants, les arguments des opposants, les réactions des autorités. On cherche l'appui des cantons non directement touchés - Zürich notamment - . Le Conseil Fédéral est saisi. Les experts sont consultés. Puis, finalement, après conférence et rapports techniques, les CFF campent sur leur position : l'ancienne ligne directe ne sera pas remise en service. Durant toutes ces années, les trains qui reliaient sans changement Genève à la ligne du Pied du Jura passaient par Lausanne d'où ils repartaient en sens inverse, après avoir couplé une nouvelle locomotive à l'autre extrémité.

### Le raccourci Morges-Bussigny

A différentes reprises déjà, dans les cercles du commerce et de l'industrie des villes et localités situées au pied du Jura, de Genève à Neuchâtel et Soleure, et ces derniers jours encore, a été soulevée la question de l'établissement d'une ligne de Morges à Bussigny en vue de faire passer les trains Bâle-Genève et vice-versa, directement de Bussigny sur Morges pour éviter la perte de temps et d'argent résultant, affirme-t-on, du passage par Renens et Lausanne. On prétend que la ligne existe et qu'il suffirait pour cela de la remettre en service, sans avoir à faire aucune dépense de construction.

Qu'en est-il réellement ?

Voici l'opinion d'une personnalité des plus compétentes :

Pour résoudre la question du raccourci Morges-Bussigny, il faut tout d'abord examiner s'il est exact que la ligne existe déjà; puis, en cas d'affirmative, rechercher dans quel but elle a été construite, si elle se trouve encore en état d'assurer le service, et surtout pour quels motifs elle n'a pas été utilisée jusqu'à présent.

I. La ligne du « Delta de Bussigny » existe en effet, tout au moins d'une manière embryonnaire. Elle se détache à 46 mètres de l'axe de la gare de Bussigny, et se raccorde après un parcours de 962 mètres de longueur à la ligne Renens-Morges, à un endroit appelé la Sorge et situé avant le passage à niveau de la Venoge. Sur cette longueur, les terrassements sont exécutés pour une seule voie; il n'y a aucun ouvrage d'art; la voie est posée en cul-de-sac, aiguillée seulement à la gare de Bussigny; elle n'est que très sommairement entrete-

nue; elle n'est qu'exceptionnellement utilisée comme voie de garage, pour le matériel vide. On a plusieurs fois voulu la démolir, mais les autorités fédérales ont demandé qu'on la maintint afin qu'en cas de guerre, elle puisse être rapidement remise en état.

Quand cette ligne a été construite, en 1854-1855, elle faisait partie du tracé direct d'un chemin de fer concédé pour relier les lacs de Neuchâtel et du Léman, d'Yverdon à Morges, dans l'idée que les transports de voyageurs et de marchandises s'effectueraient par eau de Genève à Morges, et de Bienne à Yverdon, tandis que de Morges à Yverdon, on utiliserait le chemin de fer à la place d'un canal à écluses dont on avait commencé les travaux. A Yverdon, le chemin de fer aboutissait au quai de la Thière, par une voie qui existe encore; à Morges, on avait établi une ligne allant, de la gare actuelle, jusqu'au lac en entourant la ville à l'ouest, et qui a été démolie après quelques mois de service. On construisait en même temps la ligne le long du Léman de Morges à Lausanne, et le raccordement de Bussigny à Renens, de la ligne d'Yverdon avec celle de Morges. C'est le 7 mai 1855 que la ligne d'Yverdon fut ouverte à l'exploitation jusqu'à Bussigny, et le 1<sup>er</sup> juillet de la même année, jusqu'à Renens et Morges. Ce n'est que l'année suivante, le 1<sup>er</sup> mai 1856, que fut mise en service la ligne de Morges à Lausanne, avec une triple bifurcation constituant le delta de Bussigny.

Bussigny-Renens	2458 m.
Renens-La Sorge	2231 4680 m.
La Sorge-Bussigny	1008 m.
Différence	3681 m.

II. On voit, d'après ce qui précède, que la construction du tronçon de ligne de Bussigny à la Sorge n'avait nullement pour but de créer un raccourci de 8,5 kilomètres environ entre Bussigny et Morges, et d'éviter le rebroussement à Renens ou Lausanne. A cette époque, Renens était un simple poste de bifurcation où se trouvait une halte pour voyageurs et bagages; ce n'est qu'en 1875 qu'on y construisit une gare pour le service des marchandises et pour le triage. A la bifurcation de La Sorge, qui se trouve dans une ligne en rampe de 10 mm, il n'y a jamais eu ni halte ni d'arrêt des trains.

L'aiguilleur de ce poste était logé dans une maisonnette utilisée actuellement encore par un garde-voie. En outre, ce qui dénote bien le caractère précaire de ce raccourci du delta, c'est le fait qu'il n'a été construit que pour une voie, tandis que les lignes de Bussigny-Renens et celles de Renens-Morges, qui forment les deux autres côtés du triangle ont été établies d'emblée pour la double voie, comme lignes principales de circulation.

III. Dans son état actuel, au point de vue technique, ce tronçon du delta ne saurait être utilisé pour les trains. Il devrait pour cela, être établi à double voie, et l'on aurait à créer à la bifurcation de La Sorge, un poste d'aiguillage, avec voie de garage pour dépassements et avec des signaux. Mais cette bifurcation en rampe de 10 mm, ne répondrait pas aux conditions actuellement posées pour ces postes, qui sont de véritables gares; la présence de ces installations sur la ligne Renens-Morges exigerait, pour leur passage, le ralentissement de la marche des trains et constituerait un point faible sur les voies principales.

La gare de Bussigny devrait, à son tour, être transformée en poste de bifurcation présentant les mêmes inconvénients que ceux qui viennent d'être signalés. En un mot, ce qui existe de ce raccourci, étant très rudimentaire, il faudrait construire à neuf la ligne avec ses deux bifurcations. La dépense de ce chef, atteindrait probablement au moins un demi-million.

On peut se demander même si, dans l'idée d'un raccourci, évitant le rebroussement de Renens, il ne serait pas plus avantageux de rechercher un tracé plus direct entre les gares de Morges et de Bussigny ou de Cossonay.

IV. Ce raccourci de Bussigny à La Sorge (delta) n'a pas été utilisé régulièrement par les trains de voyageurs, depuis l'ouverture de la ligne de Morges à Lausanne; il n'a pas servi normalement aux

trains de marchandises et l'aiguille de bifurcation à La Sorge a été supprimée lorsqu'on a posé la double voie entre Morges et Renens.

On ne peut donc pas, aujourd'hui, parler de sa remise en service.

**Bussigny-Morges.** — Dans la dernière séance du conseil d'administration des C.F.F., cette question a fait l'objet d'une discussion approfondie. MM. Lachenal (Genève) et L. Martin (Neuchâtel) ont demandé la mise en exploitation du tronçon Bussigny-Morges, qu'un certain nombre de chambres du commerce réclament également.

La direction a déclaré que, pour plusieurs raisons, il ne lui était pas possible d'entrer dans ces vues. Le coût des travaux serait trop élevé; de plus, la décomposition et la recomposition des trains soit à Morges, soit à Bussigny, absorberaient presque le temps gagné sur le parcours.

Cependant, pour répondre au vœu des intéressés, la direction s'est déclarée disposée à établir à la gare de Renens une correspondance pour les trains directs, de façon à gagner 15 à 20 minutes sur l'horaire actuel.

Ainsi donc, la question du raccourci Bussigny-Morges est enterrée.

Journal de Morges du 5.5.1908

### MORGES

**Morges-Bussigny.** — Le rapport très complet des experts nommés par le Département du commerce de Genève va être publié; en voici les principales conclusions :

Le Morges-Bussigny, ou plus exactement le Denges-Bussigny, n'est intéressant que si les trains qui l'emprunteront peuvent être acheminés sans arrêt à Denges ou à Bussigny, ce qui réduit la dépense prévue et, d'autre part, implique l'emploi de trains légers remorqués par fourgons-automoteurs.

Les temps de parcours seraient réduits à 29 minutes pour Zurich et de 40 minutes pour Bâle; on pourrait atteindre Paris, via Bussigny-Vallorbe, en 2 h. 40 de moins que par Ambérieu. Les longs arrêts actuels à Renens seraient supprimés, ainsi que les retards dus aux changements de composition des trains.

Les économies que réaliseraient les C. F. F. du fait de la mise en service de trains automoteurs spécialisés suffiraient à couvrir les dépenses annuelles supplémentaires dues à l'ouverture de la nouvelle ligne. Nous espérons donc que le Morges-Bussigny sera prochainement ouvert à l'exploitation, disent les experts.

Journal de Morges du 11.6.1926

**Les C. F. F. et nos communications.** — M. Haab, chef du département des chemins de fer, a déclaré au Conseil fédéral que l'on améliorera le trafic de banlieue aussitôt après l'électrification de la ligne Lausanne-Genève. La question du Morges-Bussigny fera l'objet d'une conférence entre le canton de Genève et les C. F. F.

Journal de Morges du 16.12.1924

## Bussigny-Morges

Lors de la dernière session du Conseil National, M. Rochaix, de Genève, a demandé au Conseil fédéral de ne pas perdre de vue l'établissement du raccourci Bussigny-Morges qui permettra d'économiser une demi-heure sur le trajet Genève-Bâle.

L'histoire du Bussigny-Morges, a répliqué M. Maillefer, de Lausanne, rappelle celle de « la mappemonde qui penche ». Ce n'est plus à la mappemonde aujourd'hui, c'est à l'absence du raccourci Bussigny-Morges que les Genevois imputent toutes leurs difficultés. Genève a déjà reçu une satisfaction importante par le rétablissement du trafic direct par Renens avec Bâle et Zurich, et les Lausannois acceptent volontiers, pour faire plaisir à leurs amis genevois, les petits inconvénients qui en résultent. Les Genevois ont affirmé tout d'abord que le Bussigny-Morges économiserait un quart d'heure, puis une demi-heure, et aujourd'hui on parle même d'une heure. Mais il faudra que les trains attendent les correspondances aux deux extrémités du raccourci, et il en résultera des retards. Aussi les études faites par des techniciens ont-elles réduit le gain à 40 ou 42 minutes au grand maximum. Vaut-il la peine pour un si mince résultat de faire les grosses dépenses qu'exigerait le raccourci projeté ?

On a souvent cherché à détourner, en vertu du principe de la plus courte distance, les grands courants du trafic, mais en vain. C'est ainsi que pour les correspondances d'une partie de la Suisse avec Paris et Londres la voie la plus courte passe par Delle, mais on a intérêt à passer par Bâle. Winterthour aussi a eu jadis l'ambition de contourner Zurich.

Nous n'avons aucun intérêt à bouleverser les communications de la Suisse occidentale. Notre principe est : vivre et laisser vivre. Nous ne demandons qu'à vivre et nous voulons laisser vivre Genève, le siège de la Société des Nations. Mais nous ferons tous nos efforts pour empêcher l'établissement du raccourci Bussigny-Morges.

Pour M. de Rabours, de Genève, il faut tirer Genève de son isolement. Néed de communications important au temps du roulage. Genève est coupée aujourd'hui de la France par les horaires défectueux du P.-L.-M. et de la Suisse par la politique des C. F. F. Il demande au département des chemins de fer de prendre en mains la question du Bussigny-Morges.

Le Bussigny-Morges, dit M. Calame, de Neuchâtel, n'est pas une question à régler entre Vaudois et Genevois ; elle intéresse une grande partie du pays. Les calculs de M. Maillefer relatifs à l'économie du trajet sont justes si l'on ne prévoit qu'une composition de trains. Mais le jour où le trafic sera suffisant pour rétablir les trains spécialisés Bâle-Genève, le raccourci ne présentera aucun inconvénient pour Lausanne. C'est à partir de ce moment que la question deviendra intéressante. Elle est à l'étude, et si l'on nous démontre que le coût de l'opération est excessif en regard des résultats de la réduction de la durée du trajet, nous nous inclinons. Mais il n'est pas de tout certain qu'on aboutisse à cette conclusion.

M. Haab, conseiller fédéral, a répondu. Il constate que cette section n'a jamais été établie en vue du trafic direct. La question de l'exploitation de la ligne est à l'étude. Pour le moment, nous savons que l'économie de temps qui en résulterait se chifferrait par 2 à 3 minutes et que les frais de premier établissement se chifferraient par 5 millions auxquels s'ajouterait le supplément des frais d'exploitation. Nous savons également que le trafic Bâle-Genève ne dépasse pas la moitié du trafic Bâle-Lausanne.

En réponse à une question de M. de Rabours, M. Haab ajoute que la convention sur les voies d'accès au Simplon prévoit bien la mise en exploitation du Bussigny-Morges à la demande du P.-L.-M., mais seulement au cas où cette compagnie organiserait des trains spécialisés Paris-Genève par Vallorbe. Or il est peu probable que

ce cas se présente jamais, le P.-L.-M. ayant intérêt à conserver ses trains le plus longtemps possible sur son propre réseau.

Journal de Morges du 17.10.1924

## Chronique

Le Morges-Bussigny... et Morges. — Lausanne et Genève — qui, par-dessus le paisible pays de La Côte, se lancent des regards parfois provoquants à propos du raccourci Morges-Bussigny — oublient-elles qu'après tout la principale intéressée dans l'affaire — après Bussigny si l'on y tient — c'est peut-être Morges ? Mais Morges ne tient pas aux polémiques. Nonchalamment accoudée au creux de son golfe, elle aime autant voir venir.

Lausanne, elle, s'inquiète et s'agite. Elle ne peut songer sans humeur à tant de trains qui, dans un avenir peut-être prochain (sait-on jamais ?) quitteront, sans crier gare, la voie toute tracée qui jusqu'alors les courbait vers la capitale, et fileront à l'anglaise, par la tangente de Bussigny. Juste le temps d'agiter un bout de mouchoir ému... ils auront pris le sentier...

Morges, accoudée au creux de son golfe, les attendra, ces convois pressés, avec une gare modernisée, un quai de plus, un passage sous-voies et, si tout va bien, un kiosque à journaux.

Aviez-vous jamais songé à ce que serait pour nous un train de Neuchâtel qui n'aurait pas fait son petit quart d'heure à Lausanne ; un direct de Genève, un express, un luxe, que Lausanne attendrait vainc-

Journal de Morges du 25.1.1924

## MORGES

Morges Bussigny. — Les C. F. F. expliquent, dans leur rapport de direction, les motifs qui les engagent à ne pas donner suite aux vœux de Genève, concernant le raccourci Morges-Bussigny. En conclusion, ils déclarent que l'établissement de la ligne de Bussigny à Denges leur coûterait pour la construction 3,600,000 fr. et pour l'exploitation 1,930,000 fr. Les dépenses d'exploitation se renouvelleraient chaque année. Les quelques minutes qu'on gagnerait jusqu'à Bienna n'amélioreraient en rien la situation économique de Genève. Les deux autres raccourcis entre Genève et Vallorbe, la ligne de Nyon à Vallorbe par Cuarnes (45 km.) et la ligne d'Allaman à Vallorbe par Grancy (30 km.) seraient d'une construction trop coûteuse.

Journal de Morges du 24.11.1925

Bussigny-Morges. — La Fédération du Pied du Jura réunie à Auvornier, s'associe aux démarches entreprises en vue de l'ouverture du Bussigny-Morges et demande avec insistance qu'une prompt solution soit donnée à cette question.

C'est à l'unanimité que cette résolution est prise, car tous les intéressés, comprenant les représentants des gouvernements cantonaux de cette région, reconnaissent qu'il y a lieu de chercher à donner un caractère plus international à cette magnifique ligne de profil peu accidenté qu'est la ligne du Pied du Jura.

De leur côté les C. F. F. ont consacré au Bussigny-Morges une étude subjective en examinant le problème du raccourci au double point de vue du trafic et de la dépense. Gain de temps : 10 minutes ; dépenses d'exploitation : fr. 1,930,000. Etant donné le gain minime et les frais élevés, se renouvelant chaque année, les C. F. F. ne peuvent accueillir favorablement la demande du raccourci, inadmissible enfin en raison du nombre insuffisant de voyageurs qui fournirait Genève et du grand préjudice qui serait porté au trafic de Lausanne dont l'importance est double.

Journal de Morges du 24.9.1926

ment, en battant de la semelle, au bout d'un quai déserté ? J'imagine d'ailleurs sans déplaisir d'élégantes voitures directes : Munich - Bussigny - Morges - Côte d'Azur ; ou quelque contrôleur hurlant en claquant les portières un définitif : Sans arrêt jusqu'à Morges !

Mais enfin, notre cité n'est point « ma-tu-vue » et sacrifiera volontiers ces flamboyantes perspectives à la sympathie qui l'unit à la métropole. Que Lausanne se rassure. Accoudée, nonchalante, au creux de son golfe, certaine d'ores et déjà que tout ce qui se fera à Bussigny sera bien fait, Morges aime mieux voir venir.

E. JULLERAT

Asile d'Ehichens. — Pour faire face aux dépenses courantes de l'asile rural vaudois à Ehichens le comité de cet asile se voit obligé de faire un nouvel appel à la générosité de tous ceux qui s'intéressent à l'éducation de l'enfance.

Les ressources qu'avaient procurées la vente de 1921 étant épuisées ; il faut de l'argent pour alimenter le ménage de nos 30 petits vaudois, orphelins ou abandonnés. Une vente a été décidée pour le courant du mois d'octobre 1924 et les dons en nature ou en argent seront reçus avec reconnaissance par Mme Louis Monay, Présidente de la vente à Morges, et par M. Daccord, directeur de l'asile à Ehichens.

## Le Morges-Bussigny

Les Genevois le voudraient bien ;  
Mais Berne dit : c'est impossible !  
Les Lausannois n'en veulent rien,  
A Morges, l'on reste impassible.

Dans les journaux de par ici,  
En longs articles, l'on suppose  
L'utilité du raccourci,  
Objet de plus d'une dispute.

Mais, qu'importe donc à Lausanne,  
Le fait que les gens de Genève,  
Passeront, sans rester en panne,  
Par le raccourci de leur rêve ?

Lorsqu'ils attendent à Renens,  
Pour Lausanne, quel est l'avantage ?  
Ils restent là, en attendant  
De continuer leur voyage !

Les adversaires du projet  
Crient déficit et misère,  
Pour en assurer le rejet ;  
Mais, à Genève l'on espère !

De savantes discussions,  
Très lentement, se continuent  
Sur cette importante question ;  
Nul n'en peut prédire l'issue !

29 septembre 1926. PIERRE OZAIRE.

Un poème dans le Journal de Morges du 5.10.1926

Bussigny-Morges. — Les C. F. F. ne veulent pas entendre parler de la reconstruction du Bussigny-Morges, soit à cause de son coût, soit à cause des dépenses d'exploitation, soit surtout parce que les avantages qui en résulteraient seraient quasi nuls. Le Conseil d'Etat de Genève, qui fait de cette affaire une question d'amour-propre, fait étudier la possibilité d'opérer la reconstruction au moyen des chômeurs.

Journal de Morges du 12.1.1926

**Morges-Bussigny.** — Le Conseil administratif de Genève demande la remise en exploitation du tronçon Morges-Bussigny.

Il s'agit du rétablissement et de la remise en exploitation de la ligne **Morges-Bussigny, raccourci** qui ferait gagner près d'une heure sur les trajets qui unissent Genève aux villes de la Suisse centrale et de la Suisse orientale et qui améliorerait d'une façon très sensible les relations que Genève entretient par Bâle, Schallhouse, Romanshorn et Buchs, avec l'Allemagne.

Le moment qu'entrevoit le Conseil fédéral où il deviendrait opportun d'envisager la réouverture de la ligne Bussigny-Morges, au point de vue des intérêts locaux, est incontestablement venu.

Journal de Morges du 1.2.1924

**Bussigny-Morges.** — Le gouvernement genevois a envoyé à tous les cantons intéressés à la question du **raccourci Morges-Bussigny** la lettre dans laquelle Zurich fait sien le point de vue genevois et souligne l'importance du raccourci. Bâle s'est déclaré favorable à l'exploitation du Morges-Bussigny, mais a voulu soumettre la question à des experts. Finalement, ce canton a donné son adhésion au **raccourci Morges-Bussigny**.

Journal de Morges du 20.8.1926

## Remise en service du tronçon Morges- Bussigny

C'est par la bande que l'ancienne ligne fut remise en service en 1971 (uniquement pour les trains de marchandises). Il s'agissait alors de relier directement la nouvelle gare de triage de Denges à la ligne d'Yverdon/Vallorbe. Il faudra attendre encore environ 15 ans pour que le raccourci soit utilisé par des trains de voyageurs et que les usagers bénéficient de relations directes entre Genève et la ligne de Bière évitant le détour par Lausanne ou Renens.

**Mais dorénavant, le raccourci utilisé, c'est la manière d'exploiter ce tronçon direct qui suscita des mécontentements successifs dans les villes et régions concernées et en conséquence une nouvelle série de revendications auprès des CFF et des autorités politiques.**

Durant les premières années, les trains passant par le raccourci n'effectuaient aucun arrêt entre Neuchâtel et Genève. Aux récriminations des Vaudois, particulièrement de la ville d'Yverdon, les CFF répondirent que l'horaire ne permettait pas de trouver les 3 minutes nécessaires à un arrêt à Yverdon. Au changement d'horaire principal suivant, ces minutes étaient trouvées...

### CHEMINS DE FER

## Yverdon réclame l'arrêt des « Intercity »

L'horaire des CFF pour 1987-1988 prévoit 28 liaisons quotidiennes rapides entre Genève et Bâle ou Romanshorn, par la ligne du pied du Jura. Ces trains « Intercity » éviteront Lausanne, déjà bien desservi. Mais ils ne s'arrêteront pas non plus à Yverdon. Un député de cette ville a demandé mardi au Conseil d'Etat s'il tenait pour acceptable que les nouveaux intervalles traversent le canton de Vaud sans s'y arrêter.

Le radical Paul-Arthur Treyvaud souligne l'importance économique d'un raccordement ferroviaire direct à l'aéroport de Genève pour une région qui fait de gros efforts de développement. Soulignant qu'Yverdon est le centre d'un bassin de 50 000 habitants, il regrette que les autorités municipales et cantonales « n'ont pas pu se faire entendre ».

En attendant la réponse gouvernementale, le socialiste André Perret, syndic d'Yverdon, a assuré à l'ATS que les autorités de la région, entièrement soutenues par le Conseil d'Etat, avaient fait tout leur possible pour obtenir l'arrêt des trains. Les CFF ne sont pas entrés en matière sur les problèmes de développement régional, précise le syndic; ils avancent des arguments techniques uniquement (correspondances, et le fait qu'une partie du tronçon Yverdon-Neuchâtel est encore à voie unique). Selon M. Perret, les CFF se sont engagés moralement à arrêter les intervalles à Yverdon dès que cela leur sera possible. Il garde de bons espoirs pour le prochain horaire (à partir de 1989). (ATS)

Gazette de Lausanne du 27.11.1986

**SOCIALISTES CONTRE CFF (AIR).** — Les sections du Parti socialiste vaudois (PSV) des arrondissements de Belmont, Grandson, Sainte-Croix, Yverdon-les-Bains et Yvonand s'insurgent contre la position des CFF relative à la future ligne ferroviaire directe Zurich-Genève, qui utilisera l'ancien tracé Yverdon-Denges-Morges en évitant Lausanne. La direction des CFF refuse en effet d'introduire un arrêt de trois minutes en gare d'Yverdon-les-Bains, alors même que l'évitement de Lausanne en fait gagner 20. Dans un communiqué, les socialistes du Nord vaudois invitent l'opinion publique vaudoise et régionale, ainsi que les autorités cantonales et communales « à manifester leur désapprobation devant une telle décision supprimant tout arrêt sur territoire vaudois et à intervenir à nouveau auprès de la direction des CFF, afin d'éviter que ne soient sacrifiés les intérêts vaudois en général et ceux, en particulier, du Nord vaudois ».

Il manque 3 minutes!

Gazette de Lausanne du 27.12.1986

## Trains Intercity: arrêt à Yverdon

(ATS). — Des travaux entrepris incessamment permettront l'arrêt des trains Intercity à Yverdon-les-Bains dès le 28 mai 1989, ont fait savoir mercredi les Chemins de fer fédéraux et le Conseil d'Etat vaudois. En plus, du train direct circulant toutes les heures, 28 trains IC desserviront alors le Nord vaudois (14 dans chaque sens, circulant alternativement vers Bâle ou Zurich-Romanshorn).

La capacité des lignes, tant au pied du Jura qu'entre Lausanne et Genève, pose des problèmes épineux pour la circulation de trains toujours plus nombreux. Actuellement, les trains Intercity Bière-Genève ne peuvent pas s'arrêter à Yverdon sans mettre en péril le respect de l'horaire.

Mais l'arrêt à Yverdon étant souhaitable pour des raisons politiques et commerciales, les CFF ont défini - sur la base de vérifications techniques - un programme de travaux permettant de rouler plus vite et de gagner ainsi les minutes permettant cet arrêt supplémentaire. Il s'agira de rectifier le tracé de la voie, de relever les dévers de certaines courbes, de déplacer les signaux et d'achever le renouvellement de la ligne de contact.

Les 3 minutes ont été trouvées !

Gazette de Lausanne du 27.5.1988

## CHEMINS DE FER

### Yverdon: un «Intercity» nommé désir

**Le Conseil d'Etat est mécontent des CFF, qui s'abritent derrière les contraintes techniques**

Les Yverdonnois sont mécontents des CFF, et le Gouvernement vaudois aussi: c'est que les trains Intercity qui circulent entre Bienne et Genève ne s'arrêtent pas dans la capitale du Nord vaudois. «Raisons techniques», explique la Direction générale – une justification qui ne convainc pas, à Lausanne. Conséquence: il faut 69 minutes pour aller d'Yverdon à Genève, en passant par Lausanne, alors que la liaison directe ne prendrait que 46 minutes. Pour le Conseil d'Etat, qui répondait hier au député Paul-Arthur Treyvaud (rad., Yverdon), le train Bienne-Genève doit et peut s'arrêter à Yverdon, sans que le concept de hiérarchie des trains, ni son efficacité, soit mis en péril. Mieux: le Conseil d'Etat, qui n'a été consulté que lorsqu'il était trop tard pour changer quoi que ce soit, estime «que l'étude a été conduite de manière sectorielle et sommaire, sans tenir compte des intérêts du canton».

Si aucune solution n'est trouvée pour l'horaire 1986-1989, le gouvernement poursuivra, assure-t-il, son action auprès de la Direction générale des CFF, ainsi qu'au niveau politique fédéral. Quant au projet «Rail 2000», le gouvernement annonce qu'il sera «particulièrement attentif» à sa mise en œuvre, afin que les projets intéressants le Canton de Vaud et la Suisse occidentale soient engagés dans les meilleurs délais.

#### Manque d'imagination

Pour le député Treyvaud, et au-delà du problème spécifique de l'arrêt à Yverdon, l'anomalie réside dans le fait que le canton est traversé par des trains aux caractéristiques particulièrement avantageuses par rapport aux autres directs, mais ces trains ne s'y arrêtent pas. Les CFF auraient dû consulter les autorités vaudoises dès la conception des projets, et non pas décider d'autorité que le territoire vaudois serait seulement un lieu de transit, «sans se soucier des incidences politiques ou économiques de la décision». Enfin, ajoute M. Treyvaud, la Direction des CFF n'a pas fait preuve de l'imagination nécessaire pour trouver des solutions techniques permettant de respecter la volonté politique exprimée par le Gouvernement vaudois.

Ph. B.

Gazette de Lausanne du 19.2.1987

Dans les années 90, l'**exploitation assez originale semble convenir à tout le monde** : chaque heure un train quitte Lausanne pour Bienne à destination alternativement de Bâle par Delémont ou de Zurich, il est suivi à trois minutes d'intervalle par un train qui vient de Genève, utilise le raccourci et se dirige vers l'autre destination soit Bâle soit Zurich. A Bienne, les deux trains se retrouvent sur le même quai, ce qui permet un échange de voyageurs. Le même mécanisme en alternance fonctionne évidemment en sens inverse, avec aussi un échange possible, quai à quai, à Bienne. La ligne bénéficiant du raccourci semble avoir trouvé son équilibre. On n'enregistre plus de plainte.

A l'horaire 2014, les CFF suppriment **la liaison directe vers Bâle par le Jura**. Dorénavant, pour rejoindre Bâle ou le Jura, un changement devient indispensable à Bienne (ou à Olten). Forte réaction du Jura à laquelle les CFF répondent en promettant que cette coupure est provisoire, le temps de réaliser d'importants travaux d'infrastructure.

Au même changement d'horaire, on a supprimé l'**arrêt à Morges** du direct du Pied du Jura. La ville de Morges et le canton de Vaud réclament le rétablissement de cet arrêt. Durant cette période, aux heures de pointe, il faut introduire un train spécial Morges - Yverdon. Le seul train régional qui n'ait jamais utilisé le raccourci du delta !

A partir de l'horaire 2016, les **deux trains** (le direct genevois et le lausannois) circulent à **un intervalle d'une demi-heure** respectivement vers (ou de) Rorschach et Zurich.

En décembre 2015, l'arrêt à Morges des intercitys directs du Pied du Jura est réintroduit (mais non la liaison directe avec le Jura).

## TRAINS Les deux pétitions déposées hier contre l'horaire 2013 des CFF sont inutiles.

Près de 1800 signatures récoltées pour que soit améliorée la desserte à Palézieux (VD) et 700 contre la suppression des arrêts à Nyon et à Morges (VD) sur certaines lignes: deux pétitions ont été déposées hier aux Services vaudois et fribourgeois des transports, à l'encontre de l'horaire 2013 des CFF. Mais tout cela ne servira à rien: les CFF ne reviendront pas en arrière.

Savio Michellod, à l'initiative de la pétition pour la gare de Palézieux, espère pourtant que les signatures récoltées pousseront «les autorités à prendre les choses en main.» Si les communes touchées ont effectivement pris contact avec les CFF afin de discuter d'éventuelles améliorations, cela semble peine perdue. «La mise en œuvre de l'horaire, validé par les cantons, est désormais décidée», soutient Fré-

Le Matin 15.6.2011

Le dernier épisode fait actuellement les grands titres de l'actualité. Le futur horaire 2025 prévoit de **supprimer l'utilisation du raccourci Morges – Bussigny** et donc les **liaisons sans changement de train entre Genève et le Pied du Jura (ou vice-versa)** et de les **remplacer par une correspondance à Renens**. D'autre part, il n'est pas prévu de rétablir la **liaison directe vers Bâle par Delémont**. Evidemment, en conséquence de ce projet, Morges perdra sa liaison directe avec Yverdon, Neuchâtel et au-delà.

D'où la vigoureuse réaction d'un large ensemble de villes demandant au CFF de maintenir la ligne directe et de réintroduire la liaison vers Bâle par le Jura.