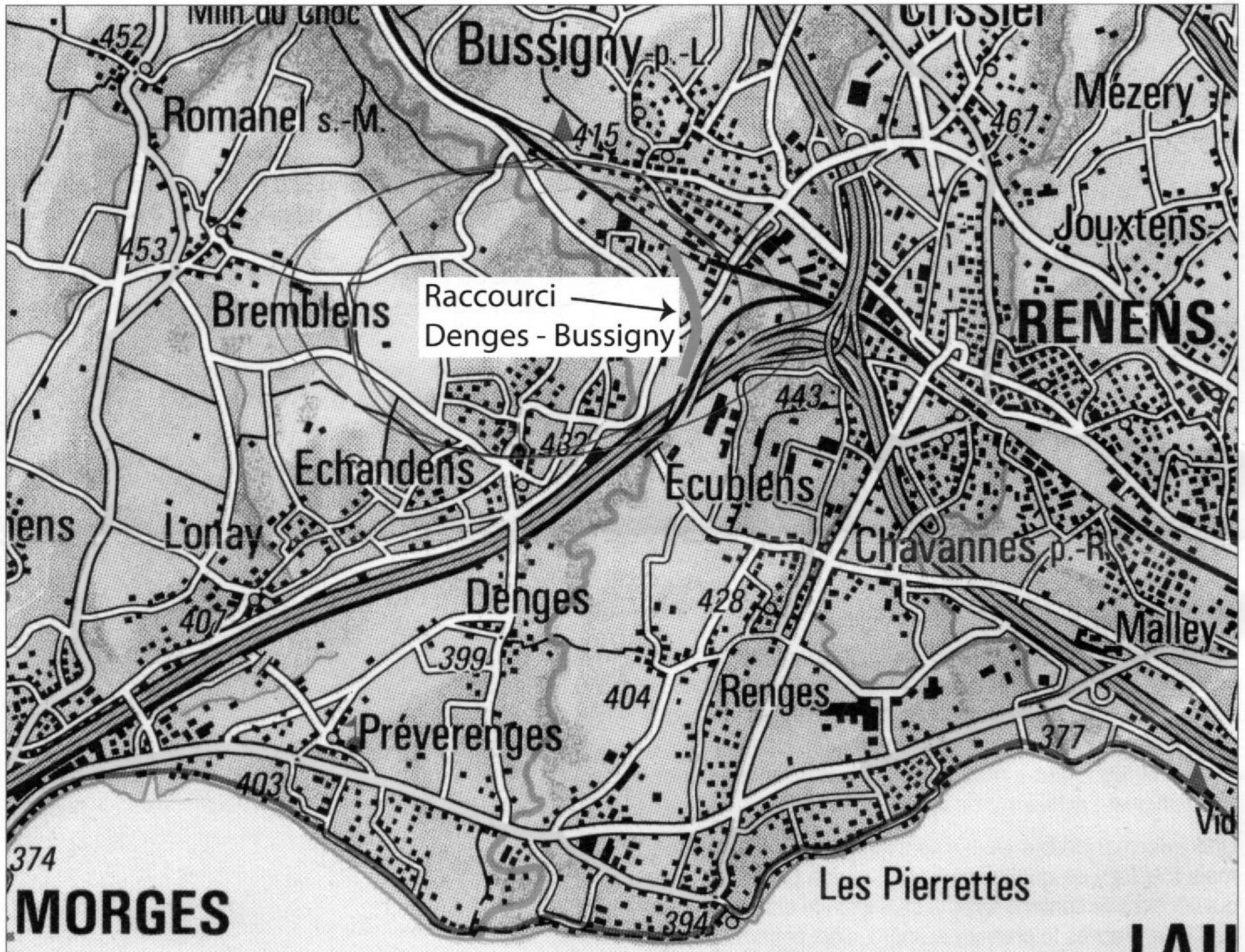


Le raccourci ferroviaire du delta de la Venoge

C'est l'histoire d'un mini-tronçon de voie ferrée qui fait parler de lui depuis plus d'un siècle. A plusieurs reprises, il a déclenché de très vives polémiques, des débats au plus haut niveau politique. Il revient dans l'actualité.

Environ 800 mètres de rail (ce n'est que 2 fois la longueur des quais de la gare de Renens), une broutille¹ ! Nous parlons donc ici de la jonction ferroviaire qui, à la hauteur de Denges-Echandens et Bussigny permet aux trains de passer directement de la ligne de Lausanne - Genève à celle de Lausanne - Bienne (Vallorbe).



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

Quelques dates - clés :

- 7 mai 1855, inauguration du premier chemin de fer vaudois (Bussigny - Yverdon)
- 1^{er} juillet 1855, mise en service du triangle Bussigny - Renens - Morges, première arrivée du train à Morges
- 5 mai 1856, ouverture au trafic du tracé direct, Denges - Bussigny²,
- 1866, suppression du trafic voyageurs sur ce tronçon direct
- 1879, suppression de tout trafic

Pourquoi cette suppression précoce ? M. P. Perrin, éminent historien des débuts du rail à Morges, invoque la pression des Lausannois qui « entendaient faire passer tous les trains de voyageurs Morges - Yverdon par leur ville. ». Pour les trains de marchandises, la création d'une gare de triage à Renens rendait le raccourci inutile. Pourtant, bien qu'envahie par la végétation, **la voie subsista.**

1 Les puristes diront que le tronçon est bien plus long, 2 kilomètres 730 mètres, mais sur les 2/3 du trajet, la ligne en question suit les voies Lausanne - Genève et ne bifurque vers les voies Lausanne - Yverdon qu'environ 800 mètres avant la gare de Bussigny.

2 Le même jour ouverture de la ligne Renens - Lausanne

On réclame vivement la remise en service du Morges – Bussigny direct.

Au début du XX^{ème} siècle, cette polémique se réveilla. Dans la période de boom ferroviaire marquée par la création des CFF et le creusement du Simplon, Genève réclama la remise en service de la voie du « delta ferroviaire de la Venoge » qui permettait une nette diminution de la durée du trajet entre la ville du bout du lac et le Pied du Jura.

Ainsi lit-on dans la Gazette de Lausanne du 12 novembre 1907 des lignes qui, ironie de l'histoire, pourraient être écrites en 2023 ! :

« 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. »

Voilà 116 ans la même réclamation qu'aujourd'hui s'élevait et se heurtait à une identique fin de non-recevoir des CFF !

Deux décennies plus tard - à l'époque de l'électrification -, la requête genevoise refit surface avec plus de vigueur. Ce ne sont plus seulement des groupements économiques qui la formulent, mais le gouvernement genevois qui appelle tous les cantons à soutenir sa démarche qui monte jusqu'au Conseil fédéral. (Zurich, Bâle notamment se rangent du côté des Genevois.) On instaure une commission d'experts qui évalue les coûts d'une remise en état du tronçon face à ses avantages. Finalement, c'est la détermination inébranlable des CFF qui l'emporte. Le « Bussigny – Morges » ne sera pas remis en exploitation.

Ces péripéties font beaucoup de bruit dans la presse et manifestement sont très suivies dans le public qui y voit une sorte de match entre Genève et Lausanne. Les articles contre et pour le rétablissement du trafic sont nombreux. Dans le Journal de Morges on peut lire un poème consacré au « Bussigny – Morges ». Une vraie saga !

Une remise en service par la bande, puis ... enfin des trains directs sans passer par Lausanne

Dans les années d'après-guerre des trains directs de Bâle, même certains venant d'Allemagne circulent jusqu'à Genève.

En décembre 1987, les CFF établirent 28 liaisons directes quotidiennes entre Genève et Bâle ou Romanshorn par la ligne du Pied du Jura en utilisant le raccourci du triangle de la Venoge. Pendant près de 30 ans une exploitation originale et satisfaisante.

Rupture du service direct de et vers Bâle / le train passe à Morges sans s'arrêter.

A partir de l'horaire de décembre 2013, pour répondre à une demande neuchâteloise d'avoir une desserte à la demi-heure sur la ligne du Pied du Jura, on supprime le système des deux trains se suivant à la queue leu leu. Dorénavant, le direct genevois et le lausannois circulent à un intervalle d'une demi-heure respectivement vers (ou de) Rorschach et Zurich, toujours en utilisant le fameux raccourci pour « le genevois ».



En gare de Morges, annonce actuelle de l'IC5 qui, selon le projet de futur horaire, sera supprimé entre Genève et Yverdon
Jacques Longchamp

Mais ce faisant, les CFF suppriment la liaison directe vers Bâle par le Jura. Dorénavant, pour rejoindre Bâle ou le Jura que ce soit de Lausanne ou de Genève, 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.

Certains Morgiens se souviennent sans doute qu'à ce changement d'horaire, on avait supprimé l'arrêt de Morges de ces trains de ou pour Yverdon - Neuchâtel entraînant une vive réaction de la Ville de Morges et du Canton de Vaud. Durant cette période, aux heures de pointe, il fallut introduire un train spécial Morges - Yverdon. Le seul train régional qui n'ait jamais utilisé le raccourci du delta !

Fort heureusement, à l'horaire de décembre 2015, l'arrêt de Morges fut rétabli, offrant ainsi, entre autres, à notre ville cette excellente liaison en 23 minutes avec Yverdon. Par contre, on ne rétablit pas l'arrêt à Nyon et surtout pas la liaison directe avec Bâle par le Jura.

Le raccourci ferroviaire du delta de la Venoge

Printemps 2023 : Les CFF présentent un horaire 2025, qui supprime l'utilisation du raccourci.

Le dernier épisode a fait ce printemps 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, entre Bâle et Genève il faudra changer deux fois. Evidemment, dans ce projet, Morges perdra sa liaison directe avec Yverdon, Neuchâtel et au-delà.

Raisonnons un peu sur ce projet auquel les CFF semblent tenir mordicus.

L'absence de liaison directe sans transbordement entre Bâle et Genève ne concerne pas un trajet entre deux patelins, mais le lien ferroviaire entre la 2^{ème} et la 3^{ème} ville de Suisse en termes de population, l'une et l'autre, centre d'une dynamique agglomération, l'une et l'autre, porte principale du pays vers l'étranger ! De son côté, le lien direct rompu entre Bâle et Lausanne est celui entre la 3^{ème} et la 4^{ème} ville de Suisse ! **Ne pas offrir de lien direct entre ces centres urbains principaux est une erreur, une aberration de service public.**

Il est souhaitable que les villes et groupes qui protestent contre la suppression demeurent fermes sur leur rejet du projet CFF et réclament le retour à la solution qui, sans être optimale, fonctionna bien durant près de 30 ans : chaque heure deux trains se suivant à quelques minutes entre Bussigny et Bienne, l'un venant de Genève par le raccourci, l'autre de Lausanne avant de bifurquer à Bienne alternativement chaque heure l'un vers Zurich (Rorschach), l'autre vers Bâle avec une correspondance quai à quai à Bienne.

Ce système des trains à distance minimale avec destination finale divergente est en vigueur sur de nombreuses lignes suisses, par exemple entre Berne et Spiez. Pourquoi ne pas en faire profiter les Romands ?

Bien sûr le train à la demi-heure Lausanne - Zurich par le Pied du Jura doit être maintenu.

On peut ajouter de très nombreuses considérations à l'appui de ce rejet du projet CFF 2025 :

- *Les personnes à mobilité réduite*

Depuis plusieurs années, la Confédération injecte des sommes colossales dans les adaptations des gares et stations pour respecter la norme constitutionnelle d'accès pour les personnes à mobilité réduite. Et c'est à ce moment-là que les CFF introduisent un nouveau transbordement sur une ligne desservie par

du matériel ICN, c'est-à-dire des trains à plancher élevé (qui circuleront encore une vingtaine d'années) inaccessibles aux chaises roulantes sans chariot élévateur. Imaginez la personne incapable de marcher qui, de Delémont désire se rendre à Genève avec sa chaise roulante. Avec ce nouvel horaire, elle doit contacter le service compétent pour qu'il mette à disposition dans 4 gares des agents pour actionner 6 fois l'élévateur. Même scénario au retour !

- *A Renens, un transbordement pas si facile*

Si le transbordement à Renens n'est pas organisé systématiquement quai à quai, la toute nouvelle gare se révélera peu adaptée pour des correspondances aisées : les distances sont longues ; la passerelle accessible que d'un côté, d'où, même avec l'ascenseur, un écoulement de la foule assez lent. Ajoutez à cela que ces transbordements concernent des trains ICN à portes étroites et plancher élevé, on imagine la difficulté pour les voyageurs chargés, les familles, les courses d'école, les cyclistes.

- *Éviter un changement de train... certains sont préservés plus que d'autres !*

Un transbordement, pas si grave que cela ! Ah bon ! Alors expliquez pourquoi, au même moment à l'autre bout du canton, avec le soutien de fonds publics pour l'infrastructure, des ingénieurs inventifs s'acharnent depuis des années, à faire fonctionner un système très innovant pour supprimer le transbordement des voyageurs du Golden Pass Express en gare de Zweisimmen. Il n'y a là aucun enjeu de service public ou de desserte du territoire. Il s'agit de gagner de l'argent avec un produit touristique à vendre à l'international. Il y a quelque chose qui cloche, non ?

- *Un raccourci existant inutilisé alors qu'ailleurs...*

Depuis des années, à coup de millions, on a construit en Suisse des raccourcis semblables à celui de la Venoge pour abrégé des temps de trajet, éviter des rebroussements, offrir des services directs. A Bussigny, le raccourci existe depuis plus d'un siècle et demi et on renonce à l'utiliser pour les voyageurs entre deux des plus grandes villes du pays.

Deux poids, deux mesures ?

Bref, les CFF se cachent derrière des impératifs techniques sans doute très pertinents, mais les autorités politiques, les représentants des usagers, les villes doivent leur demander d'inverser les priorités. D'abord la desserte du territoire, l'attractivité du voyage en train pour les usagers ordinaires en ce temps de lutte pour le climat. Les mesures techniques doivent venir ensuite, une fois ces impératifs de service public intégrés.

Jacques Longchamp