

Chèque en blanc pour le tunnel Tolochenaz-Perroy

Les deux commissions des transports du parlement ont validé l'enveloppe de 1,3 milliard pour renforcer l'axe lémanique déjà surchargé. Reste à faire passer le tracé.

Cédric Jotterand

1,3 milliard. Sur l'enveloppe totale de 2,6 milliards, lâchée par le Conseil fédéral dans le cadre de sa stratégie «Rail 2050» pour améliorer le réseau, la moitié sera consacrée à ce qu'il est convenu d'appeler le «tunnel Morges-Perroy», dont l'ajout surprise au catalogue déjà prévu a été unanimement applaudi dans le canton.

Mieux, les commissions des transports du parlement ont validé la dépense, que les deux Chambres voteront les yeux fermés dans quelques semaines. Une nouvelle qui réjouit tous les usagers de l'axe Genève-Lausanne, mais qui laisse une question de taille: quel impact aura le tunnel sur la région concernée?

Sachant que la surface exiguë de Morges n'offre aucune opportunité, nous avons cherché à savoir quelle parcelle pourrait bien accueillir une telle réalisation. La question a rapidement pris des allures d'enquête en mode John le Carré, tant le tracé précis semble relever du «secret-défense».

Une entrée au Boiron

Ainsi, aucune Municipalité potentiellement traversée n'avait encore jusqu'à lundi dernier la moindre information sur le «chantier du siècle» - dont la mise en service est prévue en 2043 -, à commencer par Morges. «La Ville n'a pas été contactée officiellement et elle n'est pas membre d'un groupe de travail, indique Mélanie Wyss, syndique. Dans le cadre du projet Léman 2030, le bureau de la mobilité a toutefois eu une présentation de l'étude de faisabilité.»

Le projet de tunnel CFF entre Tolochenaz et Perroy



Graphique: O. Chiacchiarri.

C'est que le tunnel ne verra pas le jour sur le territoire morgien, mais à Tolochenaz, dans le périmètre du Boiron, comme les CFF viennent de le confirmer aux autorités lors d'une «présentation des grandes lignes de l'étude préliminaire où l'ouvrage a été évoqué sommairement», précise le syndic Andreas Sutter.

Une réserve, voire un goût du mystère, qui a de quoi interpellier. Car disposer des fonds pour 9 kilomètres supplémentaires, c'est bien, mais avoir l'assurance de creuser sous les communes concernées, c'est mieux! Un constat que ne dément pas la porte-parole de l'Office fédéral des transports (OFT): «Les riverains commencent à nous appeler pour savoir si le tracé passera sous leur jardin alors que nous n'en sommes encore qu'au stade des études, avec de nombreuses étapes à franchir désormais.»

Celles-ci se trouvent dans un rapport technique - que nous avons pu nous procurer non sans mal - remis à l'OFT en mai 2023, lequel décortique toutes les pistes d'amélioration entre Genève et Lausanne. L'idée de base consistait d'ailleurs à doubler la ligne dans les meilleurs délais, ce qui reste dans les tuyaux, le principe du tunnel s'étant imposé en chemin

comme la mesure la plus rapide possible pour désengorger le réseau.

Tout reste à faire

Mais le tunnel est encore virtuel puisque les politiciens ont décroché un chèque en blanc fondé sur un principe; aux experts de régler les «détails». «Je n'ai jamais vu de plan pour concernant ce projet et ce n'est d'ailleurs pas notre rôle», concède par exemple Charles Juillard, le sénateur jurassien qui l'a pourtant défendu bec et ongles!

Même son de cloche pour la conseillère nationale Brenda Tuosto, pourtant membre de la Commission des transports, ou de Nuria Gorrite dont le porte-parole explique «qu'elle s'est battue sur les grands principes pour faire avancer et aboutir ce projet sans toutefois disposer du tracé dans ses moindres détails».

Ce qui signifie que les acteurs politiques estiment avoir rempli leur mission en décrochant les enveloppes à l'amélioration du réseau, aux CFF de jouer désormais, eux qui ne font pas le moindre commentaire sur le sujet à ce stade, malgré nos demandes répétées.

Car le temps est aux études, lesquelles tiendront compte des mises à l'enquête et, sans surprise, des retards dus aux oppositions programmées. «Il faut comprendre que nous en sommes aux premières esquisses et réflexions», indique-t-on

à l'Office fédéral des transports. «Les éléments constitutifs d'une telle réalisation sont affinés au fil du temps, dans l'étude préliminaire, l'avant-projet puis le projet de construction», afin de définir à chaque étape les contraintes techniques et le coût au plus proche de la facture finale (à 10% près).

Inquiétudes communales

La complexité est encore renforcée par le fait que cette future ligne redondante doit notamment être connectée aux gares afin d'y «charger» des voyageurs dans une région qui va encore se densifier.

Reste que les communes qui ont vu leur nom figurer sur une carte très approximative se demandent à quelle sauce elles vont être mangées, comme c'est le cas de Perroy. «Nous avons demandé aux CFF il y a quelques jours quel impact ce tunnel pourrait avoir sur notre village au niveau des espaces hors sol. Ils ont répondu qu'ils viendraient nous présenter le projet prochainement», indique la vice-syndique Juliette Leprince-Ringuet.

Un «chantier du siècle», qui risque de marquer la couronne morgienne pour les deux prochaines décennies au moins, avec l'espoir qu'il se concrétise, à l'inverse du contournement autoroutier de Morges, dont les plans prennent la poussière depuis qu'ils ont été présentés au début des années 2000.